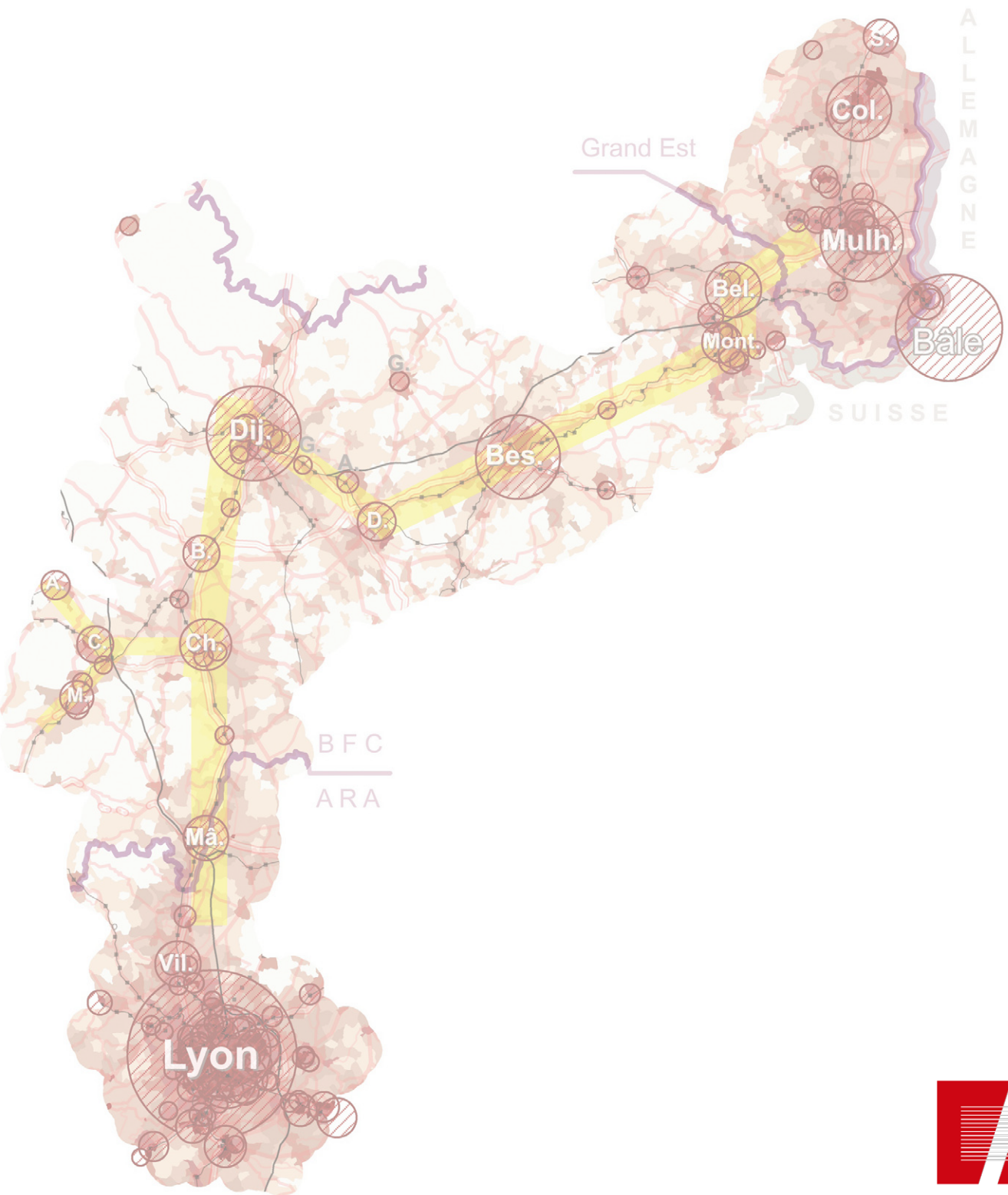


RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ

Dorsale Rhin-Rhône

Bourgogne-
Franche-Comté



Version	maître d'œuvre	Maître d'ouvrage	Phase	Nature	Date du rendu
VF	ADU, AUDAB, AUTB, AUSB	Cr de BFC	Rendu	Rédaction	02/07/2021

Sommaire

Introduction.....	p.4
Partie 1. Séquence introductive de la notion de dorsale Rhin-Rhône.....	p.5
1.1. Rhin-Rhône comme fait géographique	p. 6
1.2. Rhin-Rhône levier politique et sujet régional	p.14
Partie 2. La dorsale comme structure régionale	p.21
2.1. Le caractère régional de la dorsale	p.22
2.2. La qualification des plaques de la dorsale	p.26
2.3. La spécialisation par secteur d'activité de la dorsale	p.42
Partie 3. La dorsalité au cœur du territoire	p.47
3.1. Les infrastructures de la dorsalité et leur transmodalité	p.48
3.2. La dorsale comme système régional : liens internes et liens externes	p.56
Conclusion	p.66
<i>Bibliographie.....</i>	<i>p.68</i>

Introduction

Sur la carte de la Région Bourgogne-Franche-Comté, la notion de Dorsale Rhin-Rhône résulte d'un triple constat : un alignement des centralités majeures, un système de liens entre ces centralités, un corridor de trafic armé de puissantes infrastructures¹.

Comme son nom l'indique, car ni le Rhin, ni le Rhône n'arrose notre région, la dorsale s'identifie hors du cadre local, à l'échelle transeuropéenne. Pourtant, cette indéniable réalité ne bénéficie pas d'une reconnaissance forte, ni d'une attention continue des stratèges du territoire et semble interroger. Il est vrai que la dimension considérable du corridor, multinational et multiculturel, ne facilite pas la mobilisation des intérêts. On constatera tout juste que Rhin-Rhône aurait pu, à différentes époques, si on oublie l'héritage carolingien pour lequel il y a prescription, compter parmi les grands concepts d'aménagements du territoire européen ou français.

¹ : Rappel de travaux des Agences d'urbanisme sur la question (*) :

- « Entre Rhin et Rhône, une métropole d'un autre type », 2007, 58 p. (1)
- « Identification des dynamiques régionales en cours et impact du TGV. Analyse globale », 2009, 63 p.(2)
- « Dynamiques régionales. Grande vitesse, compétitivité, dimension européenne... quelles logiques de développement ? », 2010, 43 p. (2)
- « Structuration métropolitaine de l'espace Rhin-Rhône », juillet 2012, 75 p. (1)
- « Dynamiques territoriales. Typologie dynamique des bassins de vie », janvier 2017, 65 p. (3)
- « Toile territoriale régionale. Armature fonctionnelle », octobre 2018, 48 p. (3)
- « Les centralités régionales. I Approche fonctionnelle », février 2020, 48 p. (3)
- « Les centralités régionales. II Atlas des centralités », février 2020, 236 p. (3)

(*) Ces études ont été conduites par le groupe des Agences d'urbanisme en partenariat avec trois partenaires : l'Association Métropole Rhin-Rhône, la Région Franche-Comté, et la Région Bourgogne-Franche-Comté.

De la même manière en Bourgogne-Franche-Comté, l'identité du corridor est encore « en deçà », dans la mesure où les territoires locaux concernés semblent ne pas être vraiment impliqués –sauf dans des moments particuliers– dans un fait qui les domine et dont ils tirent profit.

L'étude revient donc sur ce morceau régional de la Bourgogne-Franche-Comté rattaché à la dorsale et sur l'effet multiplicateur de cet environnement. C'est avec deux perspectives différentes que l'on cherchera à caractériser la dorsale.

Dans le fil de plusieurs travaux déjà conduits, par lesquels plusieurs systèmes urbains (ou « plaques ») sont identifiés, le premier bloc de l'étude se focalise sur le caractère et la structure de la dorsale, composée par quatre « plaques », Nord Franche-Comté, Besançon, Dijon et le Sud Bourgogne, qui coexistent dans un cadre économique, culturel et administratif. Elles forment ainsi une composante réellement régionale par ses dimensions et son impact.

Dans un second temps, il sera question de décrire l'effet du grand flux traversant sur le territoire traversé, car la dorsale ajoute au système des plaques et à leurs échanges de proximité, l'apport d'une grande route avec tous les échanges qu'elle occasionne ou permet... ce que l'on appellera la dorsalité dans les territoires.

Préalablement à l'étude du fonctionnement et des incidences de la dorsale en Bourgogne-Franche-Comté, nous proposons de revisiter cette notion selon les différents points de vues qui l'ont à la fois générée et exploitée. Deux approches se distinguent nettement : celle des géographes qui se fondent sur le descriptif pour aller vers l'analyse, et celle des politiques qui considèrent le territoire comme espace de potentialités orientées par le projet.

1

SÉQUENCE INTRODUCTIVE DE LA NOTION DE DORSALE RHIN-RHÔNE

1.1. Rhin-Rhône comme fait géographique

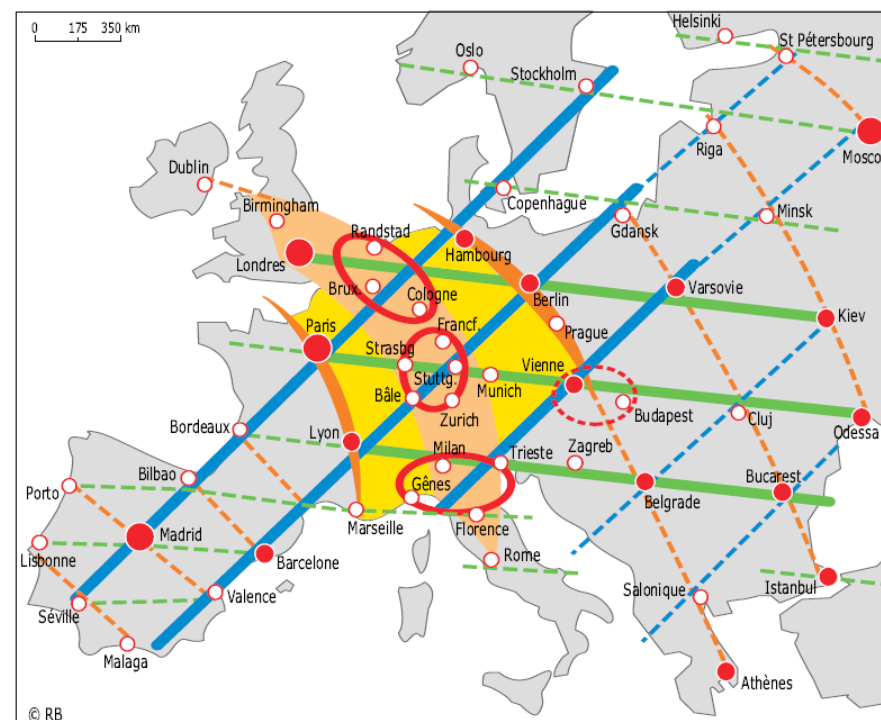
Les géographes (mais aussi les historiens du temps long, on citera Lucien Febvre et Fernand Braudel) ont travaillé sur l'architecture de l'espace européen occidental comme globalité supranationale. Les échelles de lecture larges aident l'approche de la spécificité « Rhin-Rhône », et l'appropriation de sa portion régionale. Nous avons consulté parallèlement à la synthèse qui suit deux géographes qui ont récemment fortement contribué aux débats liés à l'espace Rhin-Rhône, M. Raymond Woessner et M. Pascal Bérion.

1.1.1. Un cadre large : la dorsale européenne

Les concepts fondamentaux ont été posés par les travaux de Roger Brunet dès les années 1970, avec un retentissement repris jusque dans les manuels scolaires. Il faut y revenir. Ces travaux se situent dans un moment d'émergence de la dimension européenne dont la gouvernance s'affirme. Le suprafrontalier prend du sens. Autre focalisation majeure, celle qui porte sur les concentrations économiques et humaines comme forces intrinsèques et supra étatiques : métropoles, mégalopoles. La « dorsale européenne » est ainsi proposée, doublée d'un système de capitales, le « ring » : deux moteurs d'une Europe multimillénaire soudain interpellée par la concurrence mondiale.

L'efficacité de cette synthèse aura fort justement un grand succès et subira quelques simplifications abusives. Son auteur y reviendra fréquemment pour insister sur les ressorts profonds et ancestraux (appelés « dissymétries ») générateurs d'échanges de ressources, de techniques et de cultures, de la Mer du Nord à l'Italie du Nord. La dorsale c'est Londres, Amsterdam-Rotterdam, Anvers-Bruxelles, la Ruhr, le Rhin Majeur et supérieur de Francfort à Bâle, la Suisse, l'Italie du Nord de Milan à Gênes. La colonne vertébrale est là, mais son déploiement transversal ouvre à une autre notion, celle d'un « treillage ».

Le treillage intègre la diffusion dans les régions, via des systèmes polarisés secondaires et des voies d'échanges pluridirectionnelles. Roger Brunet² développe ainsi un certain nombre de situations connexes et la complexité fonctionnelle de la dorsale. Ce qui nous intéresse à ce niveau, c'est l'émergence de notre objet, la Dorsale Rhin-Rhône, comme partie d'un dispositif dynamique supérieur et inclusif.



Le treillage de l'Europe : calé sur la dorsale européenne et ses projections latérales (orangé), c'est-à-dire les traversées de la péninsule, il met en évidence deux grandes directions complémentaires à peu près SO-NE (bleu) et ONO-EST (vert) ; aux carrefours se trouvent les principales concentrations urbaines européennes. la mégalopole a servi de principe de métarmorphisation.

² - Roger Brunet, « Risques de force de l'espace Européen », Mappemonde n°66 (2002.2)

1.1.2. Rhin-Rhône, un élément flou du treillis

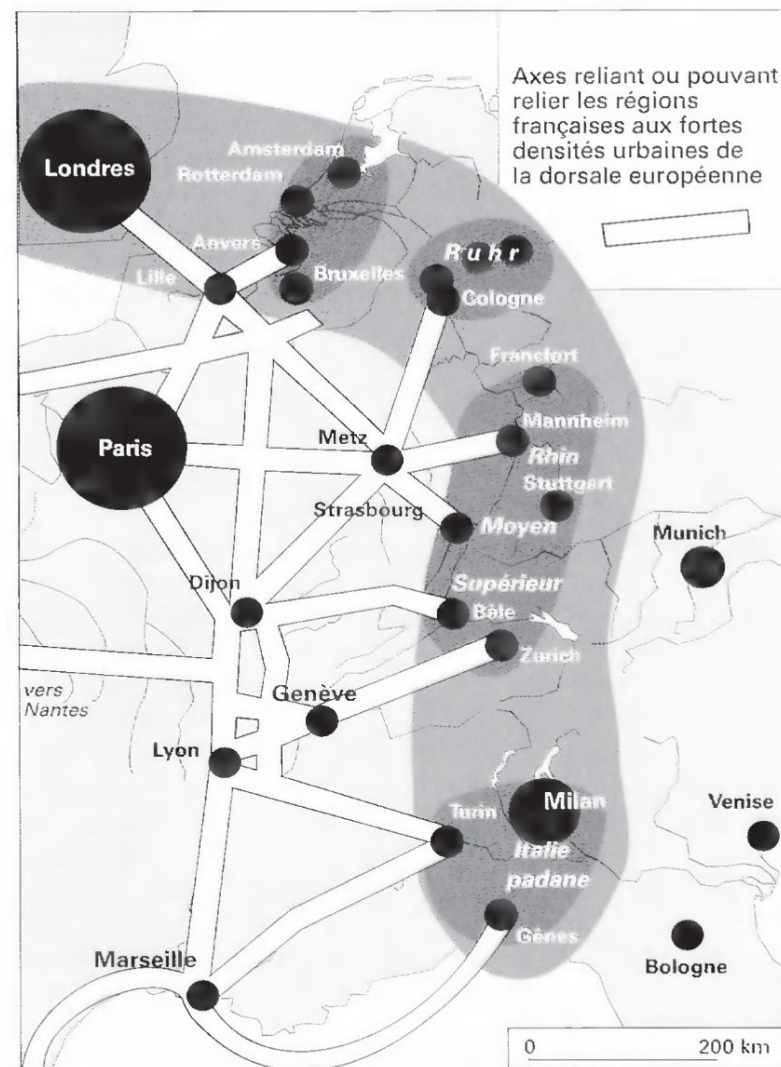
En tant qu'élément subalterne de la dorsale, le barreau Rhin-Rhône dégage une spécificité qui le précise et le spécialise, à savoir une composante occidentale de la dorsale européenne qui s'écarte des Alpes par le Rhône et touche la Méditerranée.

C'est en direction du Nord un barreau, qui côté français retrouve la Rhénanie, Bâle, Strasbourg. Ainsi s'agit-il du Rhin médian et non pas du terme du grand axe qu'est la Mer du Nord.

Vers le Sud, le barreau propose via la Saône, le Rhône comme accès au bassin Méditerranéen, avec Lyon comme métropole européenne pouvant –avec les Alpes à franchir- faire pendant à Turin. Marseille, autre nœud métropolitain significatif, ne constitue pas un lieu terminal car, outre une fonction portuaire modérée, le littoral offre deux liaisons majeures avec Barcelone ou Gènes.

Bien saisir la spécificité du segment Rhin-Rhône est fondamental : il ne charrie pas les flux majeurs ou centraux de la dorsale majeure ; il procède d'une voie alternative³.

Ceci étant, il existe sur la dorsale Rhin-Rhône des séquences aux potentiels métropolitains contrastés qui alternent forces et faiblesses. Ceci est moins le cas dans la zone axiale de la dorsale majeure. Les séquences fortes, on l'a dit se situent au niveau du Rhin majeur, puis à Lyon et Marseille. Les intervalles sont plus faibles, avec des caractères quasi marginaux. C'est le cas de la séquence qui intéresse la Bourgogne-Franche-Comté, qualifiée de « seuil », et dont le déficit métropolitain est évident.



Axes réels et potentiels entre la France de l'Est et l'Europe de la dorsale. Real and potential main lines between eastern France and the European spine

³ Raymond Woessner, « L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône », *Annales de géographie*, 647 (2006)

Toute chose doit cependant être recontextualisée, car ce qui peut paraître moindre dans le système des villes-mondes, laisse localement des flux d'échanges très significatifs et même vitaux pour les systèmes qu'ils soutiennent. C'est le cas en Bourgogne-Franche-Comté, car hors dorsale, il n'y a plus d'ossature du territoire. La dorsale étant vitale, il faut y faire sens selon des orientations qui tiennent du choix politique. Le danger est d'être réduit à un tunnel à l'usage de voisins indifférents. Autant dire qu'il faut trouver des synergies avec les espaces du Rhin supérieur et de Lyon. Depuis la Bourgogne-Franche-Comté, la dorsale Rhin-Rhône ne servira pas une projection transcontinentale –privilège des métropoles– mais portera des alliances de proximité.

1.1.3. Le pouvoir des infrastructures

À l'échelle Europe, le fait métropolitain devient dorsale parce que organisé par les flux et donc une charpente de transports avérée et consolidée. La dorsale européenne s'est mise en place à travers les voies navigables, les grandes routes, puis les aménagements contemporains. Mais il existe au fil de la dorsale des distorsions et des ruptures très remarquables. Le potentiel de transport est phénoménal à l'échelle du Rhin, par son gabarit portuaire, fluvial, ferroviaire, aérien et routier. Qu'en est-il de la séquence Rhin-Rhône?⁴

Vis-à-vis du Nord, on observe l'interruption du lien fluvial de grand gabarit au niveau de Bâle, qui est une des accroches en limite de notre sujet. Le fluvial ne réapparaît en direction du Sud qu'en limite Bourguignonne, à noter le port de Pagny, pour une descente Saône-Rhône aux performances capacité/vitesse insuffisantes pour s'aligner avec le Rhin.

De même deux plateformes aéroportuaires majeures se situent à Lyon et Bâle/Mulhouse, 4^{ème} et 7^{ème} aéroports français de rang international. Ces infrastructures couvrent la Bourgogne-Franche-Comté qui est aussi dans la zone d'influence des infrastructures parisiennes. Le TGV (Train à Grande Vitesse) assure aussi un lien aux aéroports majeurs.

Le TGV est un moyen de transport ferroviaire sélectif qui quant à lui valide une fonction d'articulation des bassins rhénans et rhodaniens, mais surtout par la connectivité avec Paris. C'est une alternative ou un complément du transport aérien. C'est aussi un réseau distributif qui offre des points d'entrée aux espaces moins métropolisés de Bourgogne-Franche-Comté.

Mais en fin de compte, c'est l'infrastructure autoroutière qui assure la continuité et la polyvalence du transport de la dorsale Rhin-Rhône.

⁴ Raymond Woessner, « Le Rhin supérieur comme région de transport, nouvelles perspectives », *Bulletin de l'association des géographes français* p.xxx (2011.2)

1.1.4. Le regard de géographes

Raymond WOESSNER¹ - entretien du 15 février 2021

La dorsale européenne a été bien établie par des géographes sollicités par l'Union Européenne au tournant des années 2000. Il y a eu un intérêt particulier et une activité en faveur des corridors de fret européen transfrontalier. Pour différentes raisons, cet intérêt sur le fret et les voies navigables a connu un ralentissement. L'infrastructure essentielle est restée l'autoroute, parce que exploitée et valorisée de manière très autonome par le privé. Mais en ce moment des réflexions sur les corridors repartent en dépassant l'aspect « infrastructure », avec la question de corridors pour le développement, avec une ouverture au monde très large et plus stratégique, à la manière de la nouvelle route de la soie.

Les excès de dépendance asiatique révélés par la pandémie ainsi que d'autres remises en questions, orientent une recherche de « dé-mondialisation » économique fondée sur l'échelle européenne où la dorsale pourrait trouver un sens autre que celui du trafic.

Rhin Rhône, à la fois dedans et dehors. Pour la France, ce qui vient d'Anvers est plus tourné vers Paris que vers le Rhône. Le segment Rhin-Rhône est plutôt une opportunité pour les régions rhénanes moyennes et du sud. Résultat : Rhin-Rhône n'est pas beaucoup pris en considération par les grands décideurs de l'extérieur. Comment se connecter sur ces organisations d'échelle mondiale ?

¹ - M. Raymond WOESSNER est professeur honoraire de géographie à l'université de Paris-IV Sorbonne. Il a soutenu en 1996 une thèse intitulée « Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône : la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale. » et publié de nombreux ouvrages et articles sur cet espace :

« L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône », *Annales de géographie*, 647 (2006), « La métropole Rhin-Rhône : vers l'émergence d'un territoire ? », Jérôme Do Bentzinger Editeur, 253 p, (2008).

Rhin Rhône n'est donc pas un passage obligé : les flux peuvent passer ailleurs, notamment de l'autre côté des Alpes. Voir le RTE (Réseau Transeuropéen de Transport), où l'axe majeur est le corridor n°1 lequel depuis la mer du Nord rejoint l'Italie du Nord via la Suisse. Sur cet axe une puissante communauté de travail s'active : sphère politique et sphère économique avancent de manière pragmatique (comme la suppression des points d'étranglement). Un but : rouler à 160 km/h sur des voies dédiées au fret. Il y a eu des innovations sur les réseaux d'informatique embarquée pour gérer les flux sur le rail (ERTMS - The European Railway Traffic Management System).

Cette action est portée par les territoires économiquement les plus puissants... En France, on est très en deçà.

L'Italie du Nord est en rapport avec les trafics de super-conteneurs passant par Suez, via les ports de la Méditerranée. Marseille est un potentiel portuaire sous utilisé ; le corridor rhodanien prouverait son efficacité en s'appuyant sur les nouveaux franchissements des Alpes.

La voie navigable devient moins prometteuse à cause du Rhin dont les étiages et les crues s'accroissent à cause du dérèglement climatique. Rhin et Rhône sont nourris par des glaciers alpins amenés à disparaître. De plus, l'acceptabilité des infrastructures fluviales (et autres) se fera à niveau constant. Il faut raisonner à un niveau d'infrastructure constant. L'opinion refuse les impacts sur le voisinage à l'exemple du Grand Canal ou encore du contournement ferroviaire de Bâle.

Les autoroutes en France ont du potentiel (par des réserves de capacités). Le camion devient propre, ce que le puissant lobby routier sait exploiter et qui renforcera l'usage des routes. Pour apporter de la plus-value à la présence plutôt neutre du réseau d'autoroutes, on pourrait réfléchir à des services nouveaux positionnés et développés sur ce transport (équipement pour les énergies propres, cadre de vie des conducteurs, espaces de stationnement, fonctions logistiques et numériques).

Les grands et très grands entrepôts logistiques se positionnent sur le corridor. Comment entrer dans ce mouvement pour trouver des moteurs de développement, y compris du point de vue local ? Le débat sur le capitalisme mondialisé revient. Il sera difficile de tout maîtriser, mais il faudrait tenter de développer localement de la valeur à partir de ces structures fondées sur la gestion fortement optimisée de flux massifs...

Sur le chaînage des plaques de Dorsale Rhin Rhône, il n'y a pas de métropole en Bourgogne-Franche-Comté d'où l'intérêt de l'articulation des plaques. L'expérience Métropole Rhin Rhône n'a pas été suivie. Si elle devait renaître, que faudrait-il y mettre ? Raisonner sur des contenus portés par des acteurs, plus que sur des infrastructures ou des fusions trop systématiques d'institutions publiques. L'exemple des connexions entre les universités est parlant : on peut faire des choses pour augmenter les masses critiques et mailler des projets. Il faut pousser l'intégration dans les domaines comme la recherche avec du désenclavement, en liant public et privé, en ratissant le terrain pour repérer les idées neuves. Le danger est de construire des structures peu incarnées. Chercher au contraire à monter les partenariats à partir du bas, de type SPL (Société Publique Locale).

Un autre problème local tient à la désindustrialisation de notre territoire. Pourrait-on faire revenir des industries à rayonnement européen en se fondant sur des spécificités locales : numérique, bois, produits agroalimentaires...

Les infrastructures de transport sont-elles génératrices ? Suffisent-elles à elles seules ? Sûrement pas car elles ne font que créer des possibilités qui, si elles ne sont pas habitées par des projets, des activités, des initiatives, ne donnent rien. Preuve en est que l'on trouve des activités industrielles lourdes dans des endroits mal desservis. L'attrait de l'infrastructure reste faible. Sans infrastructure, on est mort, mais il faut encore beaucoup pour enraciner un développement.

Souvent le développement le long des axes est en trompe-l'œil car il s'agit de concentrations sans plus-value.

Ceci étant, le grand corridor ouvre le potentiel des partenariats productifs.

Les politiques locales doivent prendre avec plus de profondeur l'analyse de leurs positionnements. Ils doivent être nourris par l'innovation : s'interroger sur un corridor culturel, ludique avec les équipements doux (voie d'eau de petit gabarit avec chemins cyclables). Un tel positionnement pourrait tout à fait porter l'échelle Rhin Rhône dans sa dimension historique.

L'initiative économique peut venir des start-up comme des multinationales qu'il faut convaincre... alors qu'elles sont dans une logique de migration vers d'autres régions du monde. Il sera difficile de rivaliser.

Comment relancer Rhin Rhône ? Où est notre différence, notre plus-value par rapport à cette ambition ? Pourquoi ne pas faire des « grappes d'acteurs » autour d'un programme structuré par la Région. Faire des explorations profondes du terrain pour désenclaver des acteurs esseulés. Mettre en place un dispositif ascendant et durable.

Il faut reconnaître que pour la Région il existe dans Rhin-Rhône une potentialité. On a trop tendance à découper le territoire en espaces qui se tournent le dos, alors qu'ils sont tous sur un même axe ! L'interrégional aurait aussi beaucoup de sens. Les régions ne sont pas des rivales à cette échelle ! En termes de gouvernance, on a beaucoup de mal à exprimer le discours porteur de l'intérêt supérieur. L'idéal serait de chercher à écrire une nouvelle histoire à partir de la réalité, de la qualité naturelle... quitte à exploiter par la suite le substrat logistique, commercial, éducatif. Construire des chaînes de valorisation greffées et projetées sur les infrastructures.

Pascal BERION⁶ - entretien du 18 février 2021

L'effet de corridor dans l'espace Rhin-Rhône

Dans le triangle Paris-Lyon-Strasbourg, se dessine une forme d'Y urbain où l'influence parisienne dans la région est très importante. Pour rappel, la Seine prend sa source en Bourgogne-Franche-Comté (Source-Seine en Côte d'Or). La fonction centrale parisienne est très prégnante dans la partie Nord-Ouest régionale. De nombreux déplacements s'orientent vers le centralisme parisien, c'est un fait. Les liens avec Lyon et Strasbourg sont également importants mais moindres...

Deux axes majeurs se dégagent, s'entrecroisent et constituent ce Y régional :

- l'axe Paris-Dijon-Lyon ;
- l'axe Strasbourg-Besançon-Dijon.

Cette figure en Y a son croisement dans l'espace régional et les fonctions de carrefour sont plus intéressantes que celles de simple corridor car elles renvoient à des interfaces/échanges qui amènent des interactions territoriales denses. Mais ce carrefour est flou car les branches du Y ne pèsent pas du même poids... Il y a les flux denses avec les autoroutes A6 + A31 + A36 + A39 aux environs de Dijon (Sud /Sud-Est).

Concernant le réseau ferroviaire à grande vitesse, la branche LGV est en fait un lien Sud-Rhin-Paris (ou Sud-Rhin-Seine). Le réseau LGV Sud-Est évince Dijon contrairement à autrefois où le choix avait été fait de remonter et de rallonger les itinéraires ferroviaires pour rejoindre Dijon (carrefour ferroviaire dijonnais).

Toutefois, ces grands axes Nord-Sud ont la particularité d'être des espaces de transit qui fonctionnent comme des « tunnels de déplacements à ciel ouvert »

⁶ - M. Pascal BÉRIION est Géographe - Maître de conférences à l'Université de Bourgogne-Franche-Comté (UBFC), UMR ThÉMA

par les autoroutes A6 + A36 + A39. Ces infrastructures gardent une utilité sur les déplacements dans l'espace régional et elles allègent considérablement les flux sur le réseau local.

Il est à noter que ces infrastructures régionales sont en excellent état et adaptées aux grands gabarits. Ce sur point, pas de blocage en la matière et la région n'est pas enclavée, au contraire. Le réseau routier/ferroviaire régional se raccorde bien aux régions et pays voisins. Des maillons peuvent être cependant améliorés notamment dans la partie Nord.

Le corridor Rhin-Rhône a peut-être été trop mythifié dans le sens où on lui a donné une importance qu'il n'a pas... Il y a 30 ans, on pensait que les infrastructures apportaient systématiquement le développement territorial. Cela n'a pas été démontré.

Quelles sont les fonctions autour des corridors dans le triangle Paris - Lyon - Strasbourg ?

Le système territorial est-il en interaction entre ses sous-espaces ou plutôt replié sur lui-même ?

La réponse est ici nuancée. Le tissu industriel régional se situe dans une économie mondialisée (sous forme d'« ombilic »). L'intégration économique régionale dans la Mondialisation est réelle. Les grands ouvrages du corridor sont nécessaires au fonctionnement de l'économie régionale. La micromécanique a suscité beaucoup d'espoirs mais qu'en sera-t-il avec les effets de la crise sanitaire sur le secteur de l'aéronautique par exemple ?

La branche agro-alimentaire est aussi présente et dynamique et conduit à un label du territoire : un certificat d'origine de qualité : vins de Bourgogne ou du Jura, fromages, bovins Charolais pour l'Italie du Nord (les broutards nés dans la région sont exportés hors région).

Les infrastructures de transit dont le coût ne se justifie pas par la demande régionale sont profitables à l'échelle régionale ne serait-ce en raison de la

fonction de transit qu'elles assurent. Un effet induit existe par la présence même de ces infrastructures qui ont une dimension européenne (lien mers du Nord et Méditerranée). La Bourgogne-Franche-Comté a la chance de pouvoir s'y greffer. Elle y participe aussi par son soutien financier : un financement important des collectivités locales pour la création de la ligne LGV notamment.

Le maillage régional : 4 grandes plaques ou vertèbres urbaines

Sud Bourgogne :

Espace qui est peut-être le plus en marge car très influencé par l'axe Dijon-Lyon. Mâcon est sous influence directe du bassin lyonnais. Cet espace est une « plaque conductrice » qui est dans une situation d'interface (en tant que carrefour ou porte) et cela lui confère un intérêt fort.

Nord Franche-Comté :

Profil d'interface assez proche de l'espace sud-bourguignon car il comporte une fonction de carrefour vers la Suisse et de passage vers l'Alsace et le bassin versant rhénan (Bâle, Fribourg...)

Il y a le contournement sud vosgien, sorte de « Point de dalle », qui se construit autour de l'échangeur de Sevenans et la gare TGV. Nous sommes ici sur la construction d'un point nodal intéressant pour la structuration de l'agglomération Belfort-Héricourt-Montbéliard. Les infrastructures autoroutières sont bien complétées par un réseau routier performant et souvent mis en 2x2 voies : réseau sud vosgien, vers Luxeuil, avec une fonction de transit routier et raccourcissement fort de l'espace-temps. La cohésion de la vertèbre nord Franche-Comté se renforce ainsi que son irrigation vers son côté Est et Nord-Est.

Besançon :

Il y a là une position à considérer en articulation avec Vesoul, le Haut-Doubs et Pontarlier.

Quelle influence a Besançon sur les villes situées plus au Sud telles que Dole ou Lons-le-Saunier ? Difficile à estimer du fait des voisinages. Par exemple,

la position de Dole est intermédiaire. La ville est à équidistance avec Dijon et se retrouve multipolarisée entre les deux grands pôles régionaux que sont Besançon et Dijon.

Dijon :

La ville de Dijon jouit d'une position centrale « jalousée ». Il y a une rivalité supposée ou médiatisée entre Besançon et Dijon : situation de perdant-perdant si rivalité il y a...

Il subsiste un problème de représentation des schémas urbains où pendant longtemps il a été considéré que le développement territorial ne pouvait venir que de la métropolisation. Avant, il y avait une croyance ancrée dans le fait de penser que le développement territorial venait grâce aux équipements de transports. Maintenant, il y a une autre croyance qui veut qu'il faille absolument une métropole (en tant que locomotive) pour entraîner le territoire régional. Mais à ce jour, il n'y a pas de véritable métropole sur le territoire bourguigno-franc-comtois... Il y a toujours une lecture pyramidale des territoires, or l'avenir s'oriente sans doute vers une façon de penser l'organisation territoriale de manière horizontale et non plus verticale.

Les quatre vertèbres sont étirées sur un axe Nord-Sud extrêmement étroit. Il y a la dorsale entre Rhin et Rhône, via la vallée du Doubs et le fossé d'effondrement de la Saône et il y a aussi deux autres systèmes territoriaux :

- le massif du Jura en tant qu'interface franco-suisse ;
- l'ouest sous influence du bassin parisien et plus au Sud de l'espace ligérien.

L'ouverture vers Paris ou Orléans (de par les mobilités professionnelles ou estudiantines) doit être aussi considérée comme un élément positif à l'instar de l'ouverture de Mâcon vers Lyon...

Il ne faut pas nécessairement penser une politique d'aménagement sur un seul chef-lieu ou une capitale unique... Nous sommes encore à ce jour imprégnés

d'une organisation spatiale encore très centralisée (dans un rapport de temps et de prix). Un changement de focale d'analyse s'avère alors nécessaire. Il s'agit de se poser désormais la question : que faut-il aux gens pour bien vivre? Les notions de bien-être ou de bien-vivre l'emportent désormais sur l'ancien concept de développement territorial centralisateur (cf. M. Benoît Coquard, Ceux qui restent - Faire sa vie dans les campagnes en déclin).

Il faut prendre conscience de la valeur que l'on a sous nos pieds et ne pas tout miser sur la métropolisation. Il s'agirait avant tout de :

- renforcer les pôles d'emplois et de services ;
- considérer les pôles ruraux car porteurs aussi de vitalité sociale et économique.

L'apparition de la grande région a paradoxalement renforcé la maille départementale. Ce fait éloigne le citoyen de l'unité politique régionale qui a pourtant la compétence de l'aménagement du territoire. Paradoxalement, la loi NOTRe a éloigné le citoyen de la maille régionale et qui par défaut redevient sensible à sa maille départementale. Mais le revers de cette réforme a été d'obliger certaines régions à des efforts considérables d'organisation comme en Occitanie ou Nouvelle Aquitaine. Heureusement, ce n'est pas le cas de la Bourgogne-Franche-Comté où seulement 80 km séparent Dijon de Besançon.

Les coopérations bilatérales fonctionnent bien mais le multilatéralisme à l'échelle régionale fonctionne moins bien. Il y aurait une certaine cohérence à échanger entre Mâcon ou Bourg-en-Bresse et Mulhouse et il y aurait matière à poser un raisonnement stratégique là-dessus. Le risque serait d'imaginer que cette organisation supra-urbaine ou supra-départementale soit une sorte de lobbying majeur qui pourrait aussi préempter la politique régionale d'aménagement du territoire, ce qui deviendrait un point de conflit politique. Sauf, si cette position multilatérale est portée par la Région... Passer d'un corridor à un Y serait important dans la conception de la politique régionale.

On s'appuie ici sur des réalités territoriales et politiques.

La crise économique issue de la crise financière de 2008 a eu des effets néfastes sur l'emploi régional. A cela, s'ajoute le phénomène de digitalisation des entreprises avec le départ observé de nombreuses banques et assurances qui se sont reconcentrées vers Paris ou Lyon.

De plus, la vente en ligne qui explose actuellement remet en question la survie même des commerces de centres-villes mais aussi des grands centres commerciaux périphériques. Nous sommes à un moment de rupture.

La croissance démographique et économique s'est concentrée ailleurs en France (Sud et Ouest) là où l'économie présentielle est plus soutenue. Au niveau régional, on pourrait mixer les approches économiques : celle présentielle et celles théoriques du développement par exemple.

L'enseignement supérieur fait partie des leviers de développement et de coopération régionale (via la COMUE, COMMunauté d'Université et d'Établissement) mais la recherche manque encore de cohésion régionale. La difficulté vient de l'enseignement supérieur universitaire où subsistent encore des craintes quant à la logique même de coopération. La coopération bilatérale fonctionne très bien mais demeure difficile à mettre en place à l'échelle des établissements universitaires... Par exemple, les collegium de l'Université de Franche-Comté qui pourraient être des instruments de connexion dans la COMUE ont parallèlement créé des niveaux hiérarchiques supplémentaires générateurs de potentielles tensions... La question de fond ici posée est de savoir comment, un service public d'enseignement supérieur et de recherche participe à l'élévation du niveau de formation et des qualifications des jeunes vivant en Bourgogne-Franche-Comté et comment cet ensemble de compétences scientifiques est une ressource pour le tissu économique et social régional.

1.2. Rhin-Rhône, levier politique et sujet régional

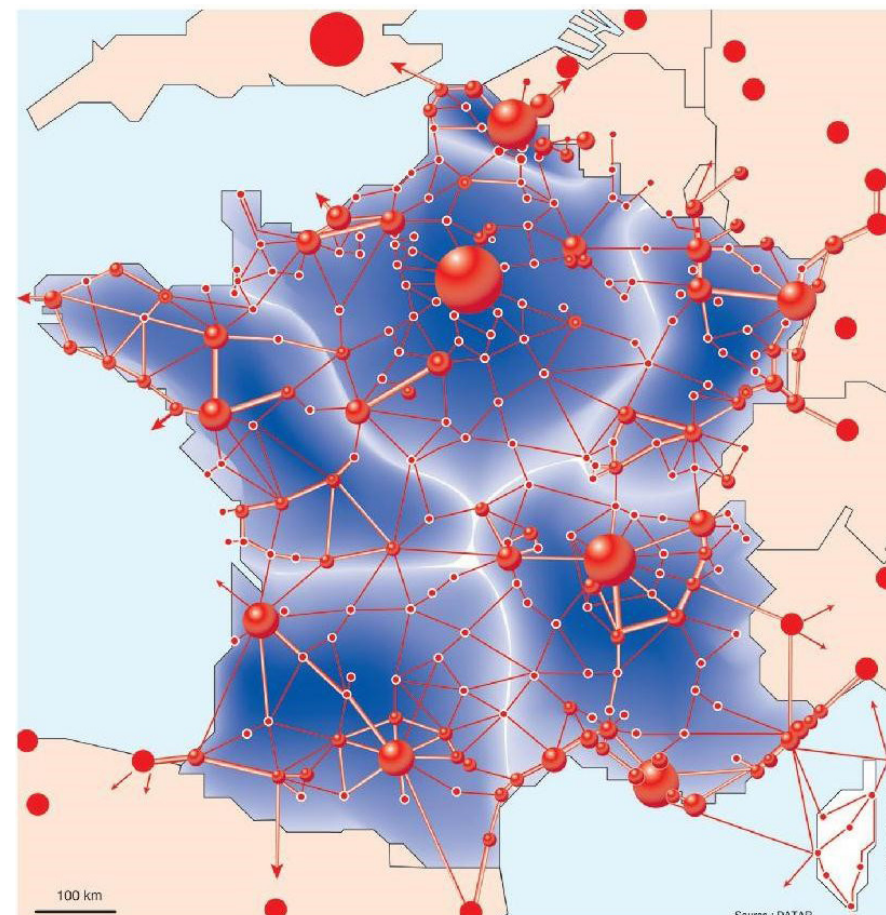
La dorsale Rhin-Rhône est un support argumentaire dans la justification de projets portés politiquement, qui nécessitent l'élargissement de la perspective mono-régionale. Le plus souvent ces projets résultent d'une initiative intrarégionale, suscitent une mobilisation et un travail d'influence tournés vers l'Etat et l'Europe. L'inclusion dans le marketing territorial de la problématique large veut mobiliser des capacités externes qui font lacune pour justifier la grande infrastructure, l'investissement dans un équipement supérieur ou autre opération hors norme. Evoquer Rhin-Rhône, c'est (à juste titre) dire le potentiel de tel projet et tout autant appeler à la reconnaissance du territoire régional comme composante vive dans la dorsale Europe. En l'absence de masse métropolitaine, face à la froideur des stratégies de l'Etat, l'espace Rhin-Rhône n'a pas produit d'organisation pérenne qui lui soit propre, ni obtenu sa reconnaissance en tant que concept d'aménagement capable de structurer les politiques publiques.

1.2.1. Rhin-Rhône, impensé de l'Etat

Les concepts d'aménagement du territoire national sont associés à l'exercice prospectif. Comme les travaux universitaires, ils ont leurs racines dans une époque de croissance et de confiance qui coïncide et nourrit l'émergence d'une Europe politique. On regrettera que le Commissariat Général au Plan, la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale) et autres successeurs, CGET (Commissariat Général à l'Égalité des Territoires) et ANCT (Agence Nationale de la Cohésion des Territoires) ne se soient guère focalisés sur la potentialité du corridor Rhin-Rhône.

Créées dans les années 70, les « métropoles d'équilibres », devant supporter dans le cadre d'une OREAM (Organisation Régionale d'Études d'Aménagement) une mission de projet majeur de l'Etat, sont au nombre

Des systèmes interrégionaux et polycentriques pour les six grands ensembles



de six. Elles ne perçoivent pas des dynamiques de types « corridors » (sauf la Basse Seine). Dans l'environnement de Rhin-Rhône, des éléments sont identifiés sans être articulés : le « Grand Est » existe à travers Nancy-Metz, le Rhin est invisible, Lyon-Saint-Etienne, puis Aix-Marseille, émergent sous

forme de problématiques d'aménagement finalement locales, sans pour autant dégager de logique alpine ou rhodanienne. Les articulations sont du domaine des infrastructures sous leur angle fonctionnel, sans lien avec une recherche de développement.

Les années 90-2000 voient renaître une lecture structurée, celle des réseaux et des maillages. Avec le chantier « Aménager la France de 2020 », la DATAR engage le scénario du « polycentrisme maillé », alias « scénario de l'équité ». Cette approche systémique intéressante est cependant entravée par un approfondissement régionaliste qui, si il compte la dimension du temps long (les villes sont interdépendantes dans un couple durée-proximité), ne permet pas celui des espaces larges. L'approfondissement en est fait en cinq chantiers : le Grand Est ressort comme un de ces blocs⁷.

Pour le Grand Est, le constat est celui d'un polycentrisme éclaté et insuffisant, et d'attractions centrifuges préjudiciables. La vision d'un Grand Est structuré, proposée en forme d'ouverture stratégique, consiste à articuler les plaques urbaines, région par région, puis édicte les « chantiers interrégionaux et interministériels » : transport et logistique, enseignement supérieur et recherche, développement du pôle industriel des transports terrestres, les technologies-clés, l'articulation en Europe.

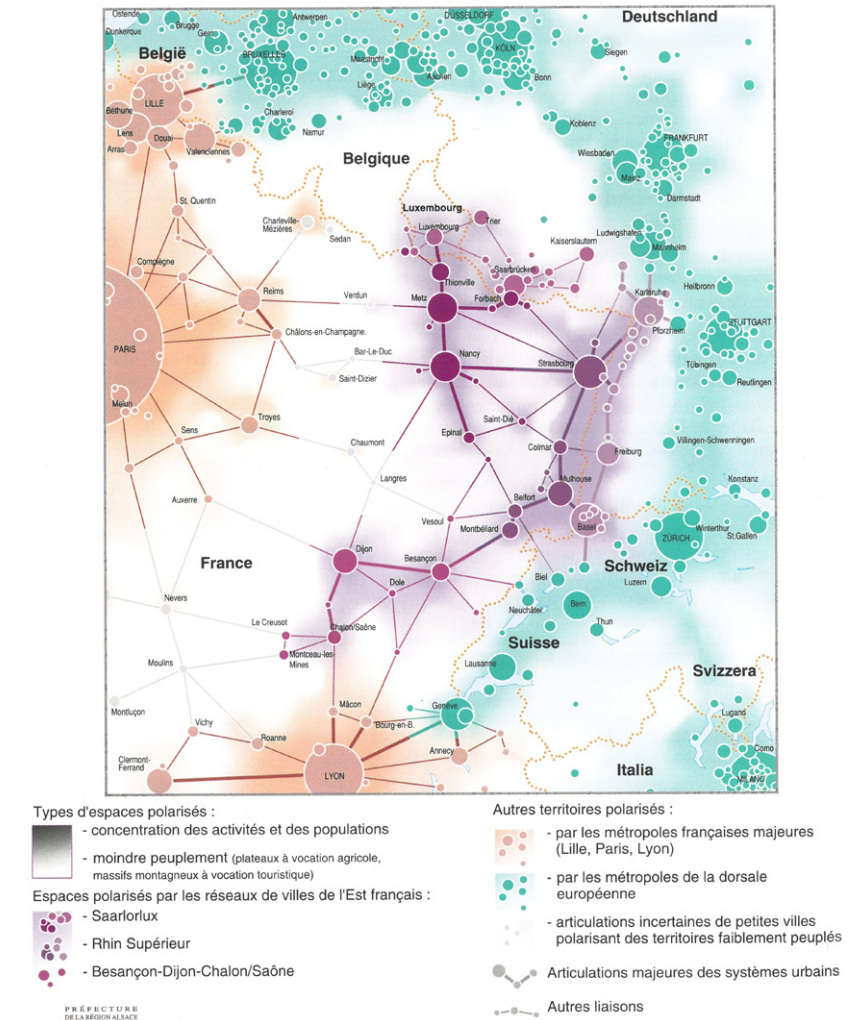
Force est de constater que la tension Rhin-Rhône, qui est un des fondements culturels majeurs du Grand Est, est restée hors champ, à cause d'un échange limité et vertical entre élus et experts, de type « Etat-Région ».

On perçoit que l'objet « dorsale », trop dynamique, n'est pas pensable, sauf sous l'aspect du transport, d'une manière qui isole le moyen de transport de son but relationnel, économique et culturel. L'espace-flux, c'est-à-dire l'interdépendance territoire-transport-valeurs transportées, demanderait une transversalité interministérielle et interterritoriale transgressive.

⁷ DATAR, « France 2020, Contribution de l'Etat, le Grand Est », La Documentation française, 2002, 160p.

Vers une articulation d'espaces fonctionnels

L'émergence d'un réseau de villes polarisant l'Est de la France par une consolidation de ses trois systèmes urbains



1.2.2. Des corridors pour l'Europe

La politique européenne est singulière dans le sens où les sujets qu'elle traite le sont dans les grandes dimensions d'espace et de temps. Cela est favorable à une lisibilité de notre questionnement, qui est appréhendé dans le cadre du TransEuropean act work transport (TEN-T in corridor work plan). Il s'agit bien d'infrastructures de transport tous modes, assurant un effet d'armature pour des relations transnationales. Bien que focalisé sur l'infrastructure, le terme de corridor est naturellement utilisé par cette politique. Onze corridors sont validés, chacun placé sous la responsabilité d'un coordinateur, négocié avec les états concernés, et donne lieu à une évaluation (la dernière à l'été 2020)⁸ pour une prolongation décennale.

Pour une fois, la Dorsale Rhin-Rhône est incluse ici dans un dispositif lisible : le corridor « Mer du Nord-Méditerranée ». Le corridor « Rhin-Alpes » complète la couverture de la Dorsale Européenne, avec une forte complémentarité entre les deux branches.

Le bilan de 2020 évoque les avancées en matière d'infrastructures et reformule les besoins à l'horizon de 2030. L'improbable réalisation de voies navigables à grand gabarit est maintenue dans la vision Europe. Moins improbable, mais peu porté par la France, le développement ferroviaire du fret à grand gabarit, avec des points de saturation nombreux : Strasbourg, Mulhouse, Lyon. Le fret ferroviaire est mentionné pour ses potentielles vertus environnementales. L'équipement ferroviaire voyageurs, apparaît comme un atout. La route se situe à un niveau d'équipement valable et peut être avec des réserves de capacité en Bourgogne-Franche-Comté. Elle est toutefois estimée comme n'étant pas prête à la mutation électrique des tracteurs routiers.

⁸ Peter Balazs, « North Sea-Mediterranean, European Commission », June 2020, 50p.

Figure 1: Alignment of NSMED Corridor, 2019

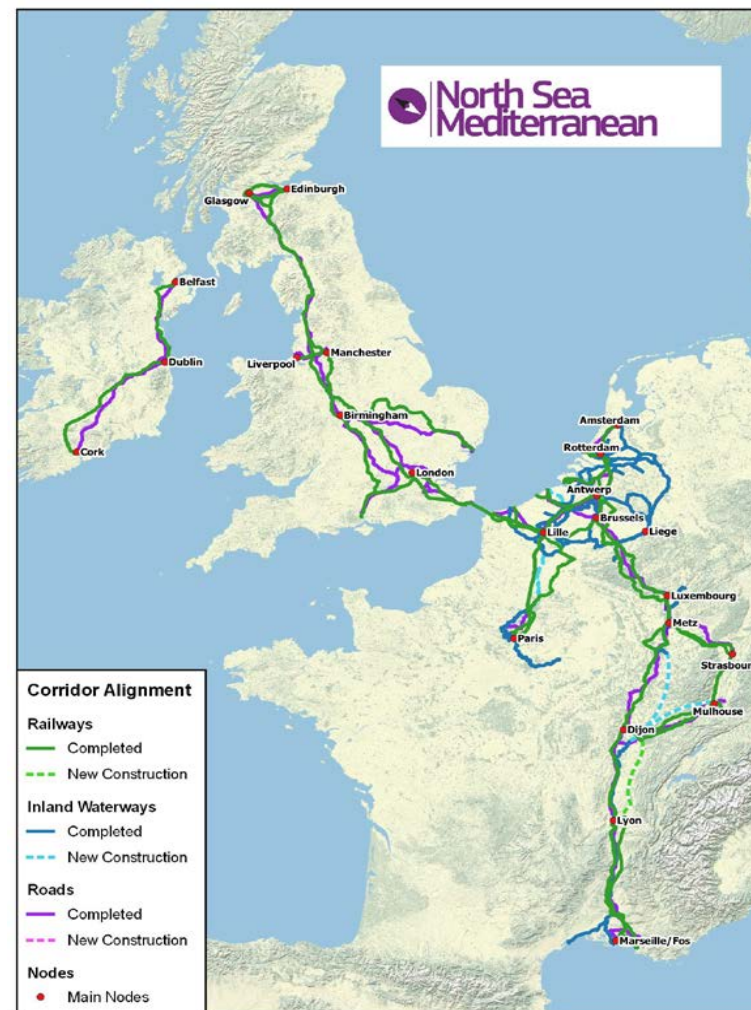
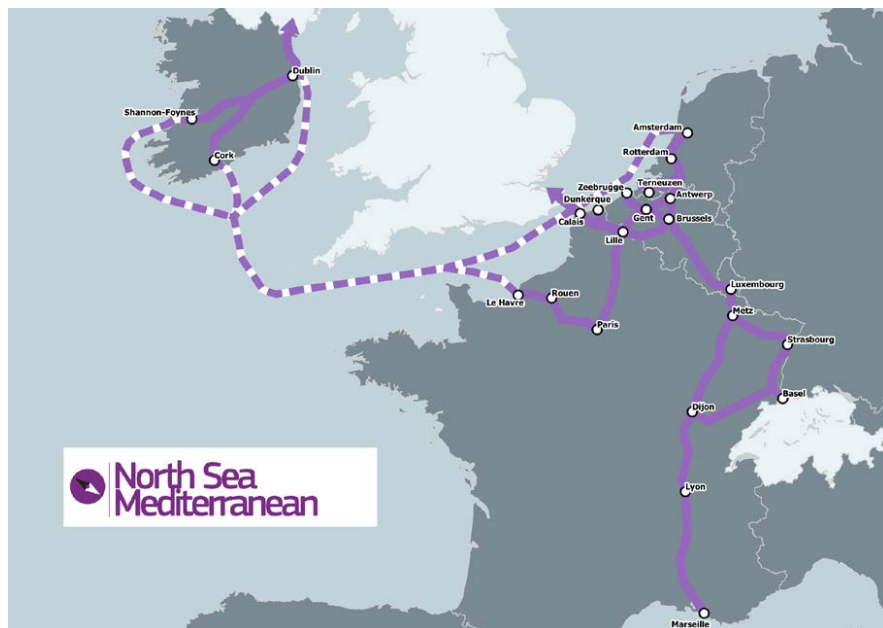


Figure 2: New corridor alignment, post 2020



1.2.3. Des alliances pour des projets d'infrastructures

Dans les années 1990, le sujet pour lequel le corridor Rhin-Rhône a été fondamental est bien la réalisation d'une LGV. Rhin-Rhône en sera le nom, dans un résumé qui transcende les quelques 137,5 kilomètres ponctués de deux gares nouvelles. Cette infrastructure est maintenant réalisée, quoique partiellement au regard du concept intégré d'un TGV Transeuropéen. La longue mobilisation autour de la LGV (opportunité, faisabilité, inscription dans les programmes et financements de l'Etat, utilité publique, construction...) a mis en convergence les intérêts économiques partagés par des systèmes territoriaux. Se mobilisent aussi des territoires dont l'enclavement n'est plus supportable. Ils sont suffisamment solidaires pour créer le mythe et l'incarner. Le bloc des collectivités, assez puissant pour obtenir les arbitrages nationaux nécessaires, arrivera à ses fins.

Avec l'Etat, ces collectivités n'hésitent pas à laisser choir le dossier symétrique de « Grand Canal » Rhin-Rhône, essentiellement porté par les territoires du Rhin supérieur.

Comme le démontrent les travaux de Raymond Woessner, les lobbies construisent sur Rhin-Rhône un mythe, mais ce mythe suscitera des réflexions de niveau régional qui élargiront la question au-delà du sujet des infrastructures. Comment ces territoires espèrent-ils tirer profit d'un désenclavement, en termes de fonctions supérieures, de déploiement économique, de capacité industrielle ?

1.2.4. Les alliances pour les territoires du Rhin et du Rhône ne font pas un corridor

L'Association Rhin-Sud/Nord-Franche-Comté a fait vivre cinq ans un mouvement de convergence qui a donné corps à un pôle de compétitivité sur l'automobile et les transports terrestres. La compétitivité des territoires n'a rien à voir avec Rhin Rhône comme corridor. Cette notion a ici une valeur contextuelle pour se différencier, à l'époque des « appels à projets métropolitains » et/ou « appels à manifestation d'intérêt ».

Cette même thématique ressurgit autour de 2010 alors que se cherche la notion de métropole, comme tête de réseau du territoire. La « Métropole Rhin-Rhône » donne lieu au montage complètement transversal d'un partenariat qui adopte pour format le segment central du Corridor-Rhin-Rhône : Mulhouse dans le Haut-Rhin, avec l'agglomération tri nationale de Bâle, le Nord-Franche-Comté, Besançon, Neuchâtel, Dijon, Châlon-sur-Saône, le Creusot-Montceau-les-Mines. La construction d'un discours commun aura une nouvelle fois du mal à aboutir à un projet véritablement métropolitain. L'association disparaîtra en 2013.

1.2.5. Rhin-Rhône, aujourd'hui?

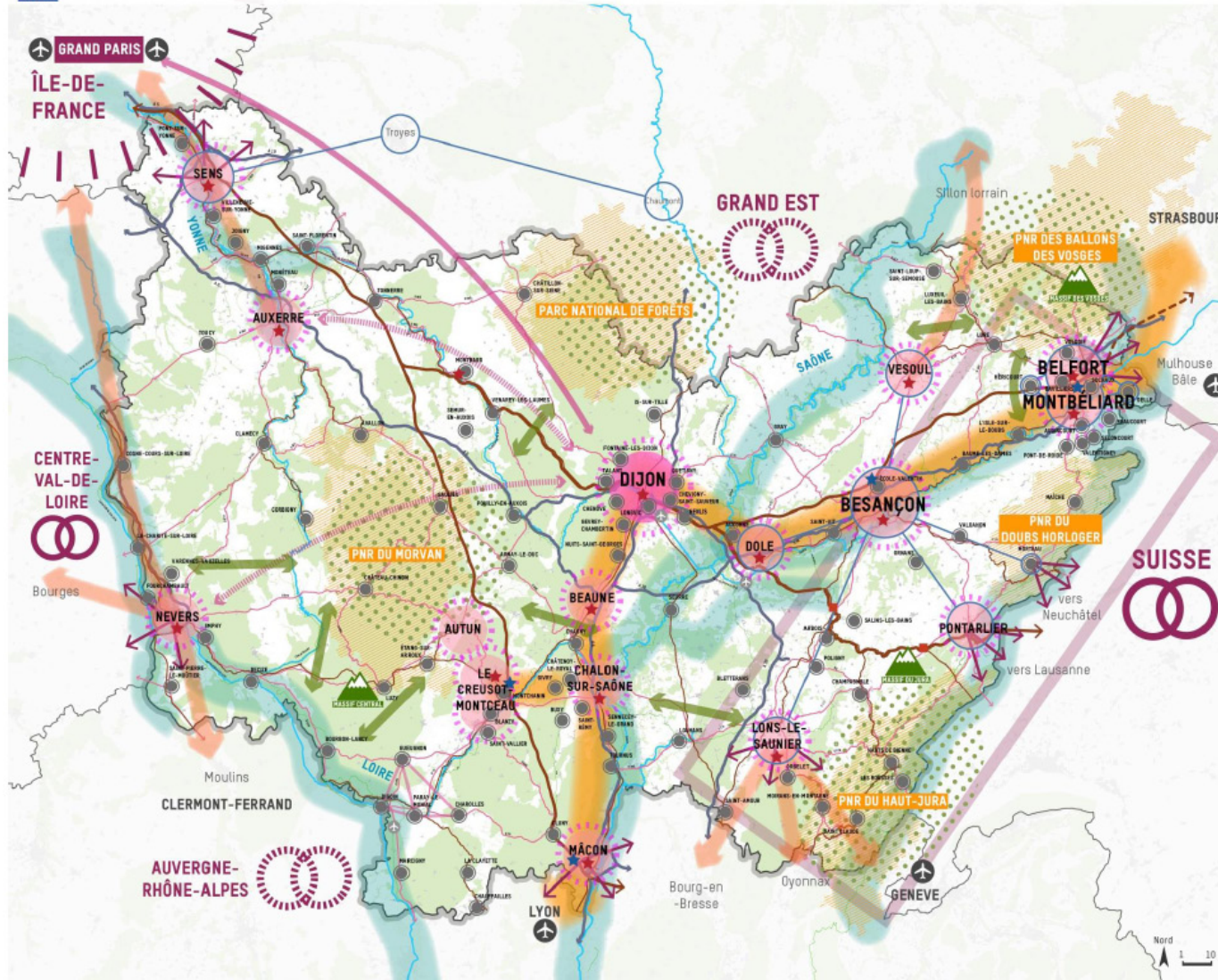
Depuis la loi NOTRe et la fusion régionale, Rhin-Rhône comme problématique stratégique, ou comme motif d'alliance, semble dans une séquence figée. Les échelles de la contractualisation mises en pratique territoire par territoire ne sont pas génératrices de perspectives élargies. Les besoins partagés d'infrastructures sont vécus comme satisfaisantes dans le court terme, et on a plutôt tendance à esquiver les projets importants. Les territoires confrontés à des difficultés économiques se battent seuls. Aussi l'axe rassembleur de Rhin-Rhône ne fonctionne-t-il plus.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), porteur de la vision régionale à 2050 est timide sur cette potentialité de développement : mention est pourtant faite de la dorsale sur la carte synthétique des objectifs. Elle y apparaît même avec un graphisme vigoureux et prometteur. Mais ailleurs, aucune des options relatives aux infrastructures, aux nœuds de communication, à la consolidation des centralités, aux compétences d'exception... n'est justifiée par la recherche d'un effet de dorsalité.

Cette absence s'explique-t-elle par la concentration du SRADDET sur la problématique des transitions ? On comprendra aussi que la nature très dissymétrique du territoire régional pose problème : la dorsale y concentre sur un tiers des espaces, les deux tiers des habitants, emplois, services. Assumer la dorsale oblige à aller plus loin sur les possibilités redistributrices à l'ensemble de l'espace régional, un objectif qui ne pourra jamais être atteint.

Comment donc aborder et reconnaître la ressource que procure à la Bourgogne-Franche-Comté cette dynamique extérieure, cet espace en mouvement qui la parcourt et où elle trouve des opportunités hors normes ? La Région est le bon espace géographique et institutionnel pour porter un positionnement affirmé et prendre le leadership de l'animation transterritoriale (interne et externe) qui n'est jamais parvenu à s'établir dans la durée.

ICJ 2010 CARTE SYNTHÉTIQUE DES OBJECTIFS DU SRADDET - RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



LÉGENDE

AXE 1 - TRANSITIONS
PRÉSERVER LES ESPACES CONTRIBUANT À L'ADAPTATION DES ESPÈCES FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

- Zones de refuge pour les espèces, particulièrement sensibles au changement climatique
- Axes de transition à préserver pour la migration des espèces

CONCILIER BIODIVERSITÉ ET AMÉNAGEMENT

- Espaces naturels, forestiers et humides à préserver
- Couloirs à enjeux forts pour la préservation des espèces et des milieux face aux infrastructures et au développement de l'urbanisme

AXE 2 - COOPÉRATIONS
RENFORCER LA STRUCTURATION TERRITORIALE ET LES COOPÉRATIONS

Grandes polarités régionales (Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard)

DIJON **VEVOUL** **PÔLES structuraux** **PÔLES de proximité**

- Faire région autour des ruralités
- Renforcer les coopérations et les réciprocitys
- Accompagner les coopérations Est-Ouest

Réseau de petites villes en système

FACILITER LES ÉCHANGES ENTRE LES TERRITOIRES

- Réseau Routier
- Pôles d'Échanges Stratégiques d'Intérêt Régional
- Lignes ferroviaires TER
- Gare TGV considérée comme PES
- Gare TGV
- Autre PES

AXE 3 - OUVERTURES
CONFORTEUR LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES

- Accompagner le rayonnement de la Métropole régionale
- Mettre en réseau les pôles régionaux de développement métropolitain
- Accompagner les systèmes urbains inter-régionaux
- S'appuyer sur la dorsale Rhin-Rhône
- Soutenir les pôles métropolitains
- Conforter les relations entre l'aire urbaine dijonnaise et la métropole parisienne

SOUTENIR LES ÉCHANGES ET LES RECIPROCITES AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

- Construire une stratégie commune aux 5 Régions connexes à Île-de-France
- Accompagner les villes-portes dans des relations de réciprocitys
- Coopérations avec les territoires voisins : à accompagner et à mettre en œuvre
- Développer les coopérations avec la Suisse
- S'appuyer sur les outils de coopération inter-régionale et laboratoires d'innovation territoriale :
- Massifs
- Parc national et Parcs naturels régionaux (PNR)

RENFORCER LES RESEaux QUI OUVERT LA BFC SUR L'EXTERIEUR

Favoriser les échanges nationaux et internationaux en améliorant les connexions

- LSV, lignes complémentaires de longue distance
- Autoroutes
- Voies navigables
- Aéroports internationaux
- Aéroports régionaux
- Aéroports à vocation spécialisée

Accompagner le développement et les interconnexions des voies vertes et véloroutes européennes

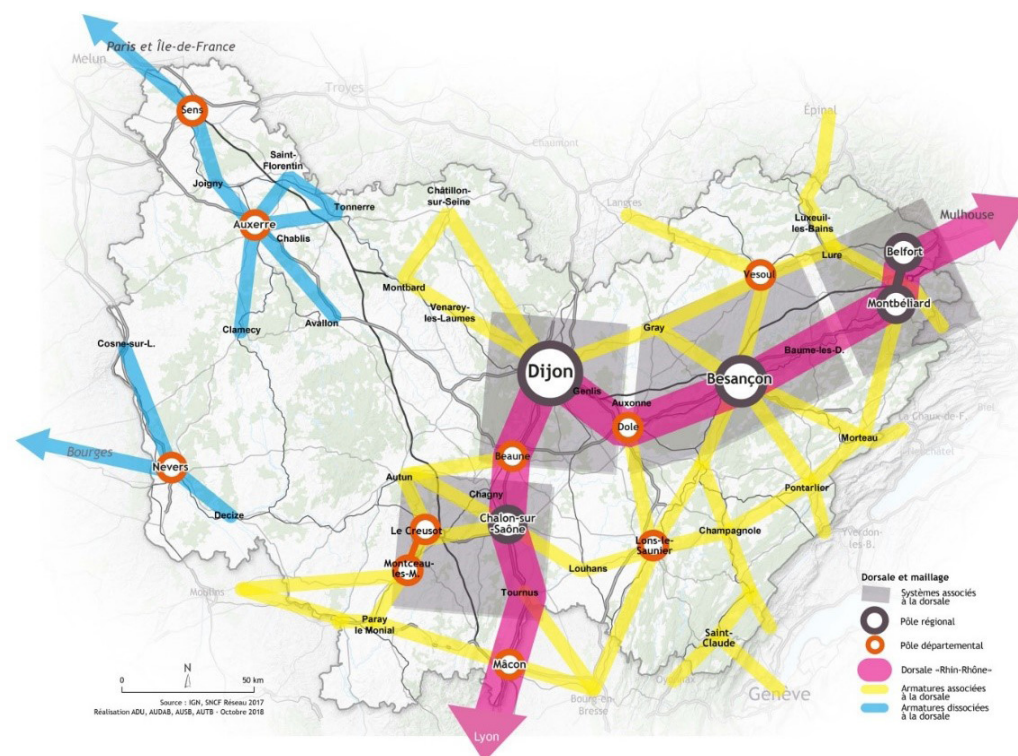
2

LA DORSALE COMME STRUCTURE RÉGIONALE

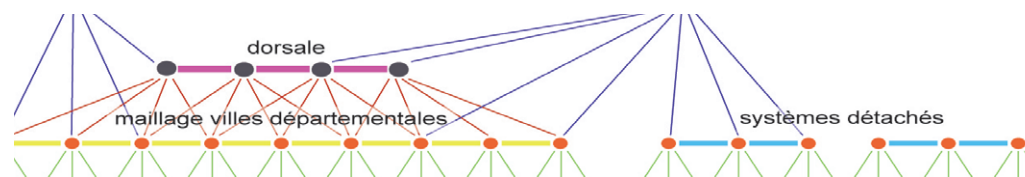
2.1. Le caractère régional de la dorsale

Pour rappel, la région n'est pas structurée par une capitale unique, centre d'un réseau étoilé, mais par plusieurs polarités chaînées dont la dynamique se prolonge hors région : c'est la dorsale Rhin-Rhône. Sa continuité est un fait géographique construit aussi par la proximité de quatre séquences (ou « plaques ») liées deux à deux, du Nord Franche-Comté au Sud Bourgogne. Qui plus est, la dorsale n'existerait pas avec la même force sans la puissance des prolongements rhénan et rhodanien, qui superposent au chaînage local le flux économique d'un grand corridor européen. La dorsale Rhin-Rhône est le fait régional le plus fort à l'aune européenne. Cependant, l'ouest de la Région n'est pas connecté à la dorsale mais à deux dynamiques externes et différentes : l'Yonne est le prolongement de l'Île-de-France et la Nièvre de la Loire centrale. Les trois systèmes sont quasi dissociés (cf. Toile territoriale régionale, Armature urbaine - Dorsale et maillage, 2019).

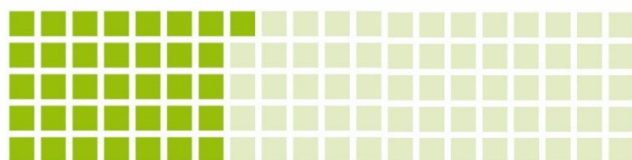
Armature urbaine - Dorsale et maillage



La capillarité de la toile territoriale



SUPERFICIE



■ 170 km² soit 36% de la superficie régionale

POPULATION



■ 1,66 million d'habitants soit 59% de la population

EMPLOI



■ 659 431 emplois soit 62% des emplois de BFC

FONCTIONS SUPÉRIEURES



■ 48 594 emplois de cadres de fonctions métropolitaines soit 74% des emplois CFM de BFC

Population

- Une dynamique démographique opposée : +0,2 % par an entre 2007 et 2017 pour la dorsale régionale / -0,2 % par an pour la région hors dorsale.
- Une population jeune : 30 % de moins de 25 ans et un indice de jeunesse (rapport entre les moins de 25 ans et les 65 ans et plus) de 1,42 (1,07 hors dorsale).

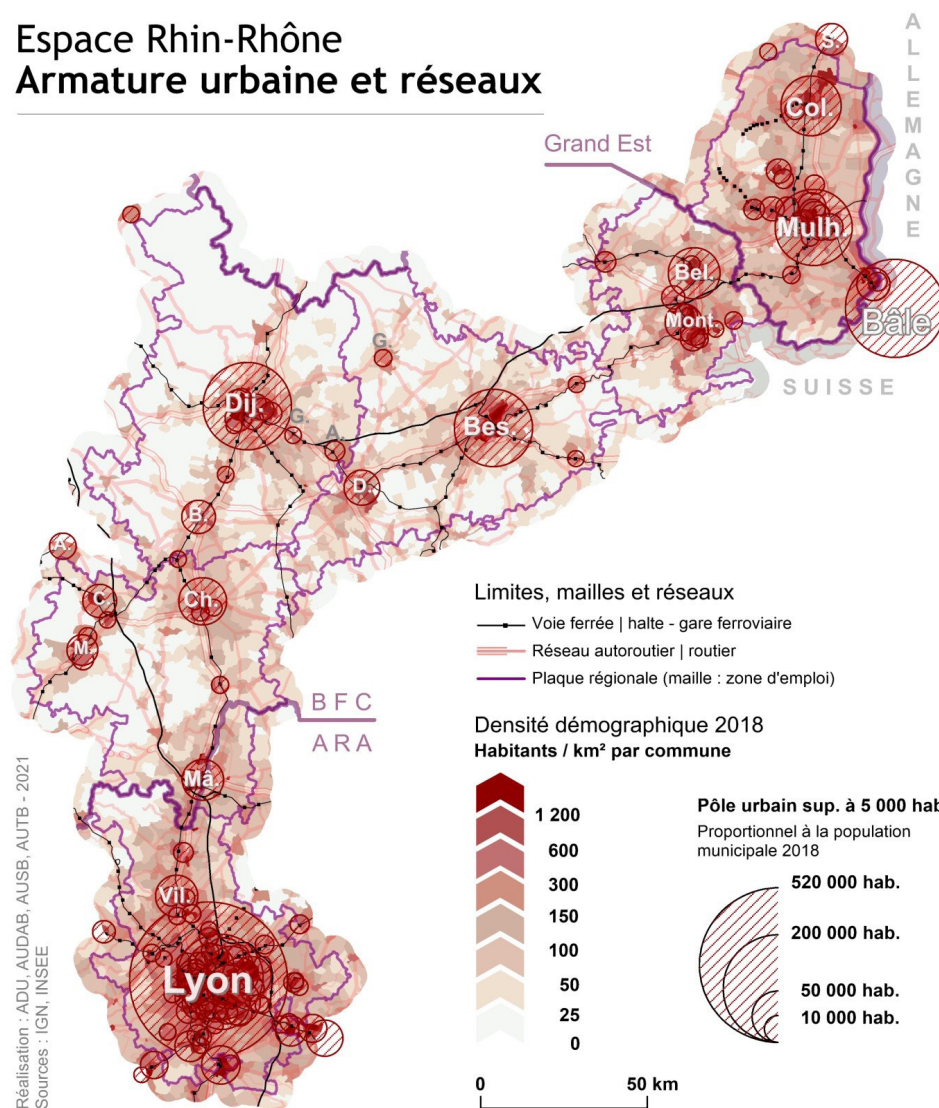
Résidentiel

- Une occupation différente du parc de logements avec moins de résidences secondaires (4 % contre 12 % hors dorsale) et moins de logements vacants (9% contre 12 % hors dorsale).
- Pour le parc occupé, il y a davantage de locataires (38 % contre 30 % hors dorsale). 126 327 logements sociaux (RPLS 2019) sont localisés dans la dorsale soit 67 % du parc social de BFC.
- Un parc de logements plus récent avec 25 % des logements construits après 1990 (18 % hors dorsale).

Emplois et fonctions supérieures

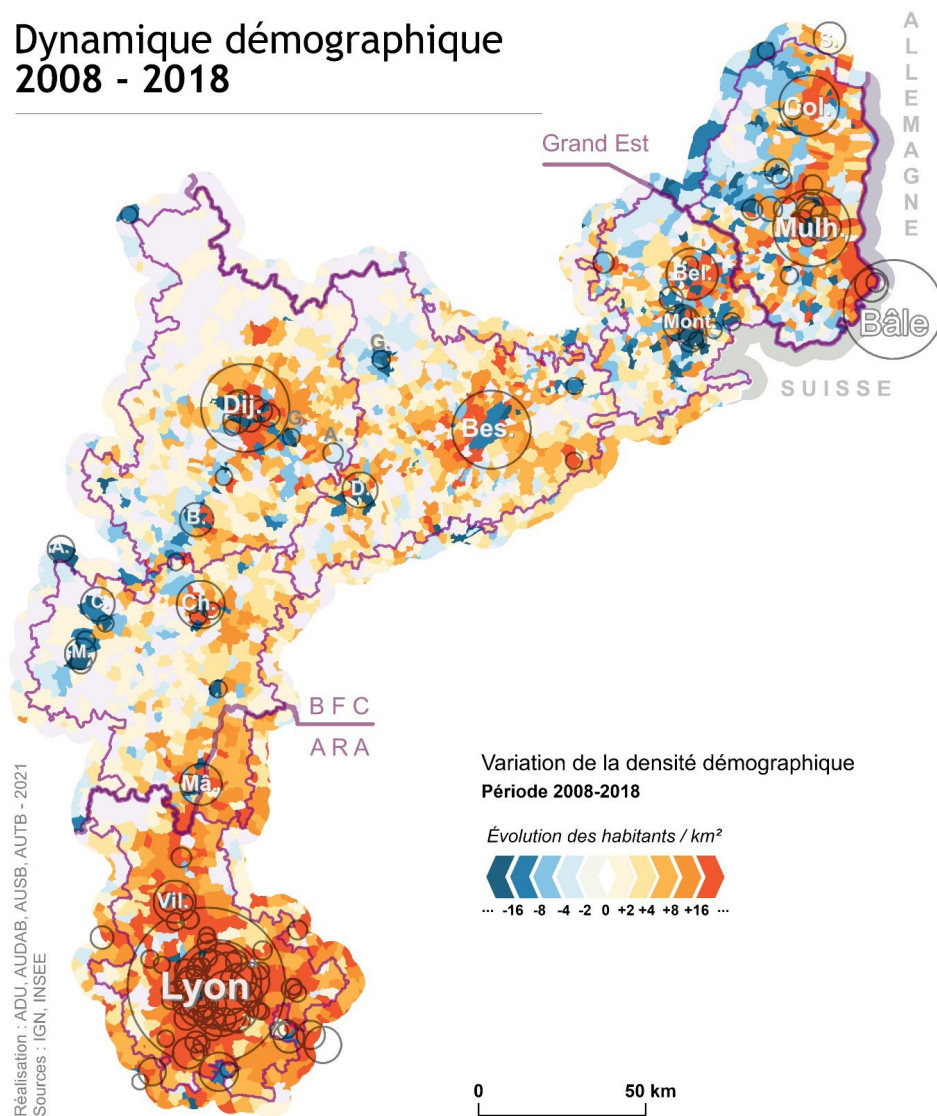
- Un espace avec une vocation économique plus affirmée : 40 emplois pour 100 habitants (36 hors dorsale).
- Un recul de l'emploi moins prononcé : -3 % pour la dorsale contre -8 % hors dorsale.
- Une répartition équivalente des sphères économiques (64 % de l'emploi appartient à la sphère présentielle et 36 % à la sphère productive). Un poids plus élevé du secteur commerce, transports et services divers (41 % de l'emploi contre 37 % hors dorsale).
- Une concentration des fonctions supérieures : 85 % des emplois de Conception, Recherche et 75 % des emplois de conception, recherche.
- Une dynamique plus forte de l'emploi de cadres de fonctions métropolitaines (CFM) : +17 % entre 2007 et 2017 pour la dorsale régionale (+3 % hors dorsale).

Espace Rhin-Rhône Armature urbaine et réseaux



La dorsale Rhin-Rhône comprend 1 661 777 habitants en 2018 (58 % de la population de Bourgogne-Franche-Comté) et accueille une densité démographique moyenne de 97 habitants/km² (59 hab./km² en BFC). La dorsale est structurée par les réseaux de transports et les pôles urbains qui la jalonnent.

Dynamique démographique 2008 - 2018



Entre 2008 et 2018, la dorsale Rhin-Rhône a gagné en moyenne 2 116 habitants par an ce qui représente un taux d'accroissement annuel de +0,1 %, ce qui est peu dynamique mais toutefois supérieur au reste de la Bourgogne-Franche-Comté (-0,1 % par an). Les densités démographiques (état et variation) mettent en exergue la structuration et le dynamisme du corridor Rhin-Rhône.

2.2. La qualification des plaques de la dorsale

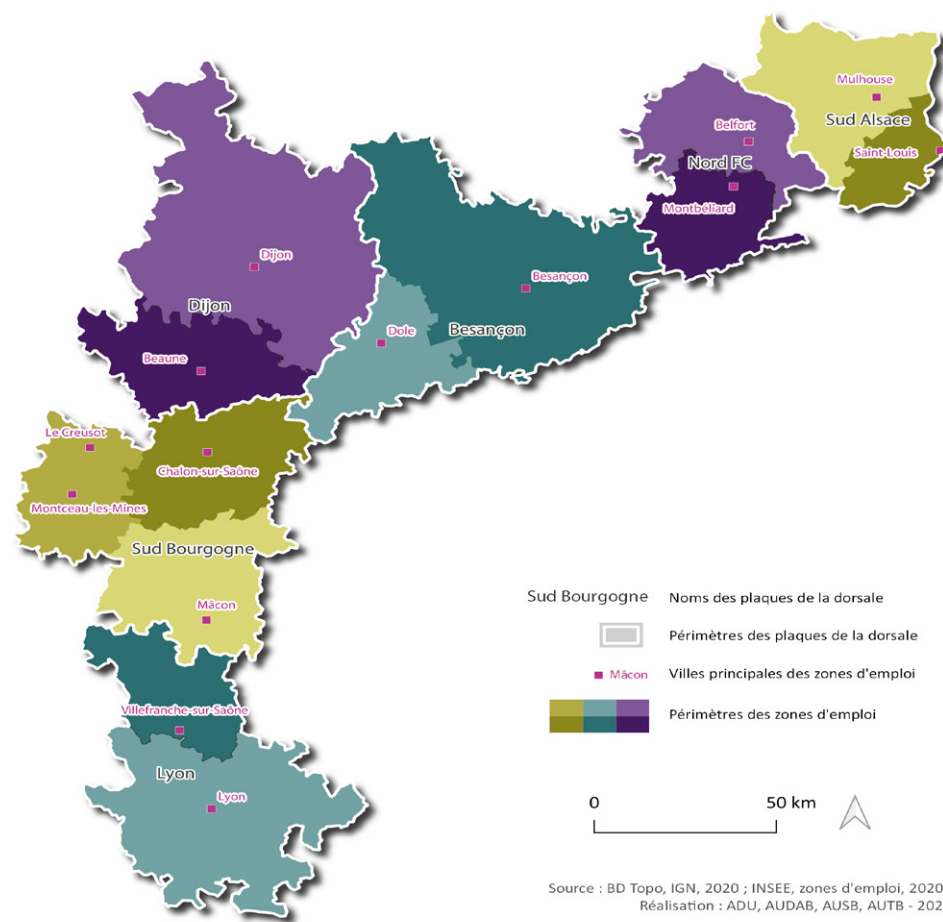
Encart méthodologique :

La maille d'étude utilisée est la zone d'emploi (2020), ou pour certaines plaques, un regroupement de zones d'emploi (par exemple, la plaque Nord FC résulte du regroupement de la zone d'emploi de Belfort et de celle de Montbéliard). Cette maille est utilisée puisque la majeure partie des données utilisées dans cette étude sont liées à l'économie et à l'emploi.

Pour chacune des plaques, les zones d'emploi (ZE) utilisées sont les suivantes :

- Sud Bourgogne : ZE de Chalon-sur-Saône, Creusot-Montceau et Mâcon
- Dijon : ZE de Dijon et Beaune
- Besançon : ZE de Besançon et Dôle
- Nord FC : ZE de Belfort et Montbéliard
- Lyon : ZE de Lyon et Villefranche-sur-Saône
- Sud Alsace : ZE de Mulhouse et Saint-Louis

Définition des Plaques à partir des Zones d'Emploi INSEE 2020



P1 – Sud-Bourgogne

Structures et dynamiques démographiques et socioéconomiques

Source : INSEE

La plaque Sud Bourgogne qui correspond à l'ensemble des trois zones d'emploi de Mâcon, Chalon-sur-Saône et de Creusot-Montceau comprend 424 267 habitants en 2018 et accueille une densité démographique moyenne de 97 habitants/km² (contre 59 hab./km² en Bourgogne-Franche-Comté).

Population totale	Population 2018	Densité Hab./km ²	Taux d'évolution annuel 08-18
Plaque Sud Bourgogne	380 311	97	+0,12 %
Dorsale Rhin-Rhône	1 661 777	97	+0,21 %
BFC hors Dorsale	1 146 030	38	-0,12 %

Entre 2008 et 2018, l'espace Sud Bourgogne a gagné en moyenne 640 habitants par an ce qui représente un taux d'accroissement annuel de + 0,12 %, ce qui est assez peu dynamique.

Structure démographique	Part des moins de 25 ans	Part des plus de 65 ans	Indice de jeunesse 2017
Plaque Sud Bourgogne	27 %	24 %	1,1
Dorsale Rhin-Rhône	30 %	21 %	1,4
BFC hors Dorsale	26 %	24 %	1,1

La structure démographique proche du profil régional (hors dorsale) est plus âgée que la moyenne observée dans l'ensemble de la dorsale Rhin-Rhône.

Secteurs d'activité 2017	Agriculture	Industrie	Construction	Services marchands	Services non marchands
Stock variation 2007 – 2017					
Plaque Sud Bourgogne	4 % -14 %	17 % -16 %	6 % -8 %	41 % +2 %	32 % +5 %
Dorsale Rhin-Rhône	3 % -7 %	16 % -26 %	6 % -13 %	41 % +3 %	34 % +5 %
BFC hors Dorsale	6 % -8 %	17 % -31 %	7 % -19 %	37 % -3 %	33 % +1 %

Concernant les emplois, le premier secteur d'activité est celui du tertiaire et plus précisément celui des services marchands (41 %). Alors que ces mêmes emplois serviciels ont connu une légère augmentation, les emplois industriels et agricoles ont connu quant à eux une forte baisse entre 2007 et 2017.

Tendance économique 2007 – 2017	Variation du nombre d'actifs occupés	Variation du nombre d'emplois	Évolution du nombre de chômeurs
Plaque Sud Bourgogne	-7,7 %	-2,2 %	+17,3 %
Dorsale Rhin-Rhône	-7,2 %	-2,5 %	+23,4 %
BFC hors Dorsale	-13,8 %	-7,5 %	+17,0 %

Entre 2007 et 2017, le fait que la population active et le nombre d'emplois sont en baisse et que le nombre de chômeurs augmente très fortement place cette zone de Sud Bourgogne en situation dite de déprise voire de dépression économique à l'instar de la Bourgogne-Franche-Comté lors de cette période post-crise financière. En comparaison, la plaque voisine lyonnaise (zones d'emploi de Lyon et de Villefranche) est une zone très dynamique qui a enregistré en 10 ans une augmentation importante du nombre d'actifs occupés accompagnée d'une augmentation du nombre d'emplois nettement supérieure à l'augmentation du nombre de chômeurs...

Caractéristiques socioéconomiques

Sources : INSEE ; CCI de France ; Registre National du Commerce des Sociétés ; Agences d'urbanisme de BFC

Au sud de la plaque Sud Bourgogne, la zone d'emploi mâconnaise (partie BFC) accueille 119 226 habitants en 2017, 48 201 actifs occupés (au lieu de résidence) pour 53 824 emplois.

Très grand centre de négoce de vins, la ville de Mâcon (33 810 hab.) est également un foyer industriel non négligeable (entreprises Metso, compteurs d'eau Itron, Schneider Electric Energy, Eckes Granini) ainsi qu'une importante plateforme logistique : infrastructures routières (plateforme logistique de près de 20 ha près de l'échangeur autoroutier de Sennecé), ferroviaires et portuaires (zone industrialo-portuaire de plus de 60 ha.). Au nord de la zone d'emploi de Mâcon, la commune de Tournus (5 663 habitants et 3 246 emplois) demeure un petit pôle industriel (usines Valspar-Dexter / peintures, Rexam / emballages plastiques, Tournus-Équipement, Tefal...) mais aussi de services (Centre Hospitalier de Tournus - Romenay, deux lycées, un collège, un centre médico-éducatif pour polyhandicapés, un centre de loisirs ...).

Au centre de la plaque, la zone d'emploi chalonnaise accueille 160 522 habitants en 2017, 65 694 actifs occupés pour 64 209 emplois. Malgré l'arrêt de la fabrication de produits photo grand public et le déclin de l'usine KODAK dans les années 2000, cette zone polarisée par la ville de Chalon-sur-Saône (44 810 hab.) reste un grand foyer industriel et de transport-logistique (SNCF, oléoducs Trapil, site Aproport...). Les principales industries implantées sont Framatome (réparation d'ouvrages en métaux), Saint-Gobain (emballages, verrerie et isolation), Emballages Laurent, Amcor Flexible Capsules France, etc. L'industrie chimique y est également présente (Air liquide). A l'instar de la dynamique nationale, les emplois industriels ont été aussi fortement impactés par la crise financière de 2008-2009 (suppression de plus de 1 800 emplois industriels entre 2007 et 2017 soit un déclin de -15 % en 10 ans).

A l'ouest, la zone d'emploi de Creusot-Montceau accueille 100 563 habitants en 2017, 35 427 actifs occupés pour 34 689 emplois.

La partie du Creusot est historiquement ancrée dans une tradition industrielle (verrerie royale, Schneider, métallurgie-sidérurgie). Malgré la fermeture en 1984 de la principale firme, Creusot-Loire, la sidérurgie persiste encore au Creusot (Industeel, groupe ArcelorMittal). Cette dernière est complétée par la métallurgie et la présence de nombres firmes : Alstom (matériel ferroviaire), les compresseurs Thermodyn (General Electric), Safran (moteurs d'avions), Evamet (forge), Endel (mécanique), Framatome Le Creusot. Le site de l'ancienne usine Framatome a été transformé par le groupe nucléaire Areva en un village d'entreprises dit Harfleur 2000, ce site accueille de nombreuses structures : Framatome, Haulotte (nacelles), la société Turbine Casting, Julien (moules et modèles), Tarlet (traitements de surfaces). Au-delà de cette base métallurgique, subsistent également quelques ateliers d'électronique (Intervox systèmes), d'installations électriques Ineo.

Plus au sud, la partie de Montceau-les-Mines est née de la mise en exploitation du gisement de charbon au milieu du XIXe siècle. Dans une bien moindre mesure, la ville accueille aussi des emplois industriels : Metalliance, matériel pour boucheries (Robot Coupe), volets roulants Bubendorf, mécanique TSI Production, robinetterie Buracco, matériel de télécommunications Horizon Télécom etc.

P2 – Dijon

Structures et dynamiques démographiques et socioéconomiques

Source : INSEE

La plaque dijonnaise qui correspond à l'ensemble des deux zones d'emploi de Dijon et de Beaune comprend 476 289 habitants en 2018 et accueille une densité démographique moyenne de 86 habitants/km² (contre 59 hab./km² en Bourgogne-Franche-Comté).

Population totale	Population 2018	Densité Hab./km ²	Taux d'évolution annuel 08-18
Plaque de Dijon	476 289	98	+0,32 %
Dorsale Rhin-Rhône	1 661 777	97	+0,21 %
Bourgogne-Franche-Comté hors Dorsale	1 146 030	38	-0,12 %

Entre 2008 et 2018, l'espace Sud Bourgogne a gagné en moyenne 1 475 habitants par an ce qui représente un taux d'accroissement annuel de + 0,32 %, ce qui est relativement dynamique.

Structure démographique	Part des moins de 25 ans	Part des plus de 65 ans	Indice de jeunesse 2017
Plaque de Dijon	31 %	19 %	1,6
Dorsale Rhin-Rhône	30 %	21 %	1,4
Bourgogne-Franche-Comté hors Dorsale	26 %	24 %	1,1

La structure démographique de la plaque dijonnaise est plus jeune que le profil régional (global et hors dorsale). A l'instar de la plaque de Besançon, la part des jeunes y est importante (31 %) et l'indice de jeunesse y est le relativement élevé (1,6).

Secteurs d'activité 2017	Agriculture	Industrie	Construction	Services marchands	Services non marchands
Stock variation 2007 – 2017					
Plaque de Dijon	4 % -0 %	11 % -24 %	6 % -5 %	45 % +3 %	34 % +6 %
Dorsale Rhin-Rhône	3 % -7 %	16 % -26 %	6 % -13 %	41 % +3 %	34 % +5 %
BFC hors Dorsale	6 % -8 %	17 % -31 %	7 % -19 %	37 % -3 %	33 % +1 %

Concernant les emplois, et à l'instar du profil régional, le premier secteur d'activité est celui du tertiaire et plus précisément celui des services marchands (45 %). Alors que ces mêmes emplois serviciels ont connu une légère augmentation, les emplois industriels ont connu quant à eux une très forte baisse entre 2007 et 2017. Contrairement à la tendance régionale et nationale, les emplois agricoles se sont maintenus dans cet espace.

Tendance économique 2007 – 2017	Variation du nombre d'actifs occupés	Variation du nombre d'emplois	Évolution du nombre de chômeurs
Plaque de Dijon	-5,1 %	-0,6 %	+30,2 %
Dorsale Rhin-Rhône	-7,2 %	-2,5 %	+23,4 %
BFC hors Dorsale	-13,8 %	-7,5 %	+17,0 %

Entre 2007 et 2017, le fait que la population active et le nombre d'emplois soient en baisse et que le nombre de chômeurs augmente très fortement place cette zone dijonnaise en situation dite de déprise voire de dépression économique à l'instar de la Bourgogne-Franche-Comté lors de cette période post-crise financière. Toutefois, le fait qu'il y ait plus d'emplois au lieu de travail que d'actifs occupés au lieu de résidence (204 232 emplois contre 198 226 actifs occupés) rend la plaque dijonnaise encore robuste.

Caractéristiques socioéconomiques

Sources : INSEE ; CCI de France ; Registre National du Commerce des Sociétés ; Agences d'urbanisme de BFC

Au sud de la plaque dijonnaise, la zone d'emploi beaunoise accueille 79 133 habitants en 2018 ainsi que 33 979 actifs occupés (au lieu de résidence) pour 33 987 emplois en 2017. Cette partie est connue pour ses villages viticoles et ses fameuses appellations « Bourgogne-Hautes-Côtes-de-Beaune » et « côte-de-Beaune ». La commune de Beaune est le premier grand pôle traversé après Dijon et se trouve très bien desservie à la fois par les réseaux autoroutiers (A 6 vers Lyon-Paris, A 31 vers Dijon, puis Lille ou Nancy, A 38 (vers A36, Besançon, Bâle) et ferrés (Paris-Lyon-Marseille). Beaune compte plusieurs zones industrielles ainsi qu'une plateforme logistique de près de 50 ha. Au-delà des hypermarchés et autres grandes surfaces spécialisées, la commune et ses environs disposent aussi d'industries de cartonnage, agroalimentaires ou mécaniques (fabrique de matériel agricole).

La zone d'emploi dijonnaise, la plus importante de la région, accueille 170 245 emplois, 164 247 actifs occupés pour plus de 397 000 habitants. Ce sont les emplois des services marchands qui sont les plus nombreux (45 %) avec derrière, ceux des services non marchands (de l'administration publique, l'éducation, la santé et l'action sociale) soit 34 %. Les emplois industriels viennent en troisième position (11 %) suivis des emplois liés à la construction (6 %) et à l'agriculture (4 %). La structure de l'emploi se caractérise par une forte implantation de la sphère productive, c'est-à-dire dans des activités dont la production est davantage orientée vers les marchés extérieurs au territoire qu'à une consommation locale. Il s'agit pour l'essentiel des activités industrielles et dans une moindre mesure des services aux entreprises et du commerce de gros. La sphère productive représente 45 % du total de l'emploi. Elle est représentée par un ensemble d'établissements de groupes internationaux. La plus grande zone industrielle se situe au nord de Dijon, à

proximité du Zénith et du centre commercial de la Toison d'Or. Les principaux établissements sont une usine de systèmes de direction pour l'automobile du japonais Koyo Steering (KSDSE Jtekt Automotive), la chocolaterie Barry-Callebaut qui a repris en 2007 l'usine Nestlé, les disjoncteurs Schneider, la verrerie optique Essilor, les emballages d'aluminium pour yaourts et sachets Amcor, l'optronique Sagem, les médicaments Merck et les laboratoires Vendôme, les moteurs électriques et variateurs SSD Parvex, les antivol de voiture Valéo, les machines-outils Vernet-Behringer, les Automatismes du Centre-Est (ACE), la menuiserie Pacotte et Mignotte, les matériels anti-incendie Chubb Sécurité, la mécanique Savoye.

Le territoire dijonnais, grâce à son statut de carrefour ferroviaire et autoroutier, joue un rôle de plate-forme logistique dont profitent certaines entreprises. La firme suédoise Ovako Steel, qui a installé une plate-forme de distribution de produits sidérurgiques, ou Unilever, qui développe un centre technique, en font partie. La ville est également dotée d'un complexe hospitalier et universitaire ainsi que de plusieurs instituts et grandes écoles : Ensba (École nationale supérieure de biologie appliquée à la nutrition et à l'alimentation), Enesad (Établissement national d'enseignement supérieur agronomique de Dijon), Esirem (École supérieure d'ingénieurs de recherche en matériaux), École nationale des greffes.

Au sud de Dijon, la commune de Genlis située sur l'axe de circulation routier et ferroviaire, a vu beaucoup d'entreprises s'installer depuis les années 60 : Thomson jusqu'en 2008 devenu Novatech jusqu'en 2014 pour les plus gros employeurs. A l'heure actuelle, l'entreprise PPG AC (fabrique de peintures pour bâtiment) emploie près de 150 salariés.

Dans la continuité du corridor ferroviaire, Auxonne est une place d'échanges. Malgré la fermeture de l'usine Thomson qui employait 500 salariés en 2004, Auxonne reste un lieu d'industrie, on y trouve Global Hygiène (ouates sur recyclage) ainsi que France Magnet (fabrique de pièces magnétiques).

P3 – Besançon

Structures et dynamiques démographiques et socioéconomiques

Source : INSEE

La plaque bisontine qui correspond à l'ensemble des deux zones d'emploi de Besançon et de Dole comprend 400 180 habitants en 2018 et accueille une densité démographique moyenne de 82 habitants/km² (contre 59 hab./km² en Bourgogne-Franche-Comté).

Population totale	Population 2018	Densité Hab./km ²	Taux d'évolution annuel 08-18
Plaque de Besançon	400 180	82	+0,30 %
Dorsale Rhin-Rhône	1 661 777	97	+0,21 %
Bourgogne-Franche-Comté hors Dorsale	1 146 030	38	-0,12 %

Entre 2008 et 2018, l'espace bisontin a gagné en moyenne 1 175 habitants par an ce qui représente un taux d'accroissement annuel de + 0,30 %, ce qui est relativement dynamique.

Structure démographique	Part des moins de 25 ans	Part des plus de 65 ans	Indice de jeunesse 2017
Plaque de Besançon	31 %	20 %	1,6
Dorsale Rhin-Rhône	30 %	21 %	1,4
Bourgogne-Franche-Comté hors Dorsale	26 %	24 %	1,1

La structure démographique de la plaque de Besançon est plus jeune que le profil régional (global et hors dorsale). A l'instar de la plaque de Dijon, la part des jeunes y est importante (31 %) et l'indice de jeunesse y est relativement élevé (1,6).

Secteurs d'activité 2017	Agriculture	Industrie	Construction	Services marchands	Services non marchands
Stock variation 2007 – 2017					
Plaque de Besançon	3 % -2 %	15 % -13 %	5 % -19 %	38 % 0 %	38 % +8 %
Dorsale Rhin-Rhône	3 % -7 %	16 % -26 %	6 % -13 %	41 % +3 %	34 % +5 %
BFC hors Dorsale	6 % -8 %	17 % -31 %	7 % -19 %	37 % -3 %	33 % +1 %

Concernant les emplois, le premier secteur d'activité est celui du tertiaire et plus précisément ceux des services marchands (38 %) et non marchands (38 %). Alors les emplois administratifs ont connu une augmentation soutenue (+8 %), les emplois de la construction et ceux industriels ont subi quant à eux une très forte baisse entre 2007 et 2017 (-19 % concernant les emplois de la construction et -13% pour ceux de l'industrie).

Tendance économique 2007 – 2017	Variation du nombre d'actifs occupés	Variation du nombre d'emplois	Évolution du nombre de chômeurs
Plaque de Besançon	-5,9 %	-0,8 %	+23,3 %
Dorsale Rhin-Rhône	-7,2 %	-2,5 %	+23,4 %
BFC hors Dorsale	-13,8 %	-7,5 %	+17,0 %

Entre 2007 et 2017, le fait que la population active et le nombre d'emplois soient en baisse et que le nombre de chômeurs augmente très fortement place cette zone bisontine en situation dite de déprise voire de dépression économique à l'instar de la Bourgogne-Franche-Comté lors de cette période post-crise financière.

Caractéristiques socioéconomiques

Sources : INSEE ; CCI de France ; SIRENE ; Registre National du Commerce des Sociétés ; Agences d'urbanisme de BFC

A l'ouest de la plaque bisontine, la zone d'emploi de Dole accueille 83 137 habitants en 2018 ainsi que 32 121 actifs occupés (au lieu de résidence) pour 28 990 emplois (au lieu de résidence) en 2017.

Cette partie qui est à équidistance de Dijon et de Besançon accueille une activité économique essentiellement orientée vers les services non marchands et marchands (38 % et 33 % des emplois). Le Centre Hospitalier Louis Pasteur et le Centre Hospitalier Spécialisé Saint-Ylie JURA situé à Dole, sont les principaux employeurs de la commune de Dole avec 1 300 et 1 200 salariés respectifs. L'important complexe industriel chimique du groupe belge Solvay, implanté à Tavaux (sud-ouest de Dole), emploie plus de 700 personnes. Le secteur de l'agro-alimentaire est représenté par les fromageries Bel (400 salariés) qui produit environ 30 000 tonnes de fromage fondu par an sous forme de Vache-qui-rit (18 000 tonnes par an), cubes et spécialités aromatisées. Dans le même secteur figurent aussi la biscuiterie Bouvard-Alina, les viandes et salaisons Clavière et le négoce alimentaire de gros Codi Pro (groupe belge Colruyt). Les autres secteurs productifs sont représentés par les entreprises C&K (ex-ITT-Cannon) et Electro PJP, la céramique sanitaire Ideal Standard et l'entreprise de micromécanique IDMM qui embauche près de 150 salariés. Au sud-ouest de l'agglomération doloise, la commune de Choisey est équipée d'un centre commercial avec un hypermarché Cora (250 sal.) en bordure de l'échangeur N5-A39.

La zone d'emploi de Besançon qui comprend 317 043 habitants, 129 402 emplois et 128 212 actifs occupés se distingue par sa forte part des activités tertiaires non marchandes dans l'emploi total (39 % dans l'administration publique, l'éducation, la santé et l'action sociale). Comme exemple, avec près de 6 000 employés, le Centre Hospitalier Régional Universitaire Hôpital Jean

Minjoz demeure le principal employeur de la zone d'emploi de Besançon. Parmi les principaux employeurs tertiaires marchands (commerces, transports et services), sont recensés près de Besançon de nombreuses enseignes : Géant Casino (200 salariés), Super-U (120 sal.), Intermarché (120 sal.), Metro C&C (50 sal.) et le centre de distribution du groupe Casino (350 sal.), Galeries Lafayette (120 sal.), Décathlon (100 sal.), Leroy-Merlin (100 sal.), Castorama (100 sal.), Boulanger (50 sal.), Burdin-Bossert (100 sal.) etc.

Aussi, de nombreuses activités relèvent-elles encore à ce jour du monde de l'horlogerie, du découpage-décolletage et de la mécanique de précision : Parkeon - horodateurs (550 sal.) ; R. Bourgeois - découpe de tôles pour moteurs électriques (350 sal.) ; Diehl Augé - décolletage (200 sal.) etc. Le bassin de Besançon accueille également les négoce de produits d'horlogerie et de bijouterie : Maty - groupe GEMAFI (400 sal.), Bretling Service (40 sal.) et Festina (30 sal.).

Ce bassin d'emploi recense aussi des entreprises de connecteurs électroniques, d'électricité pour automobiles ainsi que d'autres branches industrielles liées aux emballages plastiques ou à l'agro-alimentaire : FCI (280 sal.) groupe LU (140 sal.) et viandes Belot (75 sal.). Enfin, cette partie de la zone d'emploi accueille de nombreux services industriels et urbains courants (nettoyage, gardiennage, travail temporaire, publicité, transports urbains, autocars, fret, messagerie...)

P4 – Nord Franche Comté

Structures et dynamiques démographiques et socioéconomiques

Source : INSEE

La plaque Nord Franche-Comté qui correspond à l'ensemble des deux zones d'emploi de Montbéliard et de Belfort comprend 361 041 habitants en 2018 et accueille une densité démographique moyenne de 157 habitants/km² (contre 59 hab./km² en Bourgogne-Franche-Comté). C'est la plaque la plus densément peuplée de Bourgogne-Franche-Comté.

Population totale	Population 2018	Densité Hab./km ²	Taux d'évolution annuel 08-18
Plaque Nord Franche-Comté	361 041	157	- 0,07 %
Dorsale Rhin-Rhône	1 661 777	97	+0,21 %
Bourgogne-Franche-Comté hors Dorsale	1 146 030	38	- 0,12 %

Entre 2008 et 2018, l'espace nord franc-comtois a perdu en moyenne 2 590 habitants par an ce qui représente un léger déclin rythmé par un taux de variation annuel de -0,07 %.

Structure démographique	Part des moins de 25 ans	Part des plus de 65 ans	Indice de jeunesse 2017
Plaque Nord Franche-Comté	29 %	21 %	1,4
Dorsale Rhin-Rhône	30 %	21 %	1,4
Bourgogne-Franche-Comté hors Dorsale	26 %	24 %	1,1

La structure démographique de la plaque nord franc-comtoise est semblable au profil de la dorsale régionale et plus jeune que le reste de la BFC : la part des jeunes est de 29 % et l'indice de jeunesse est 1,4.

Secteurs d'activité 2017	Agriculture	Industrie	Construction	Services marchands	Services non marchands
Stock variation 2007 – 2017					
Plaque Nord Franche-Comté	1 % -12 %	23 % -28 %	5 % -18 %	39 % 0 %	32 % +2 %
Dorsale Rhin-Rhône	3 % -7 %	16 % -26 %	6 % -13 %	41 % +3 %	34 % +5 %
BFC hors Dorsale	6 % -8 %	17 % -31 %	7 % -19 %	37 % -3 %	33 % +1 %

Concernant les emplois, le premier secteur d'activité est celui du tertiaire et plus précisément ceux des services marchands (39 %). Alors que les emplois administratifs ont connu une légère augmentation (+2 %), les emplois de la construction et surtout ceux industriels ont subi quant à eux une très forte baisse entre 2007 et 2017 (-28 % concernant les emplois industriels et -13% pour ceux de la construction).

Tendance économique 2007 – 2017	Variation du nombre d'actifs occupés	Variation du nombre d'emplois	Évolution du nombre de chômeurs
Plaque Nord Franche-Comté	-12,7 %	-8,7 %	+15,1 %
Dorsale Rhin-Rhône	-7,2 %	-2,5 %	+23,4 %
BFC hors Dorsale	-13,8 %	-7,5 %	+17,0 %

Entre 2007 et 2017, le fait que la population active et le nombre d'emplois soient en forte baisse et que le nombre de chômeurs augmente très fortement place cette zone nord franc-comtoise en situation dite de dépression économique à l'instar de la Bourgogne-Franche-Comté lors de cette période post-crise financière.

Caractéristiques socioéconomiques

Sources : INSEE ; CCI de France ; SIRENE ; Registre National du Commerce des Sociétés ; Agences d'urbanisme de BFC

Le Nord-Franche-Comté se caractérise par une forte complexité spatiale. Il est multipolaire, avec Belfort et Montbéliard comme têtes de territoires. Il est aussi drainé par les grandes voies de circulation qui donnent une orientation majeure Nord-Sud et une orientation secondaire Est-Ouest de nature transfrontalière. Ces axes produisent un effet de dispersion avec autant de développement que de points d'accès, à l'exemple du site de Fontaine qui trouve une fonction industrielle et logistique (plate-forme logistique et l'implantation d'Amazon sur le site de l'Aéroparc).

Au sud de la plaque Nord Franche-Comté, la zone d'emploi de Montbéliard accueille 167 637 habitants en 2018 ainsi que 61 505 actifs occupés (au lieu de résidence) pour 65 009 emplois en 2017. Cette zone s'est fortement développée au XIXe s. avec l'installation des usines Japy et Peugeot. La ville de Montbéliard accueille assez peu d'entreprises industrielles. Les emplois proviennent essentiellement du tertiaire : le centre universitaire (Université technologique Belfort-Montbéliard et Université de Franche-Comté, ainsi que l'IFMS), le site du Mittan (Annexe de l'Hôpital), Néolia (env. 150 emplois), ainsi que les emplois liés au commerce des centre-villes et des zones commerciales (notamment le Pied des Gouttes à Montbéliard). Plus à l'Est, encadrée par la voie ferrée à l'ouest, le canal Rhin-Rhône au sud et l'autoroute à l'est, la zone de Sochaux accueille essentiellement la firme Stellantis (ex-PSA, environ 9 000 emplois), autour de laquelle plusieurs sous-traitants se sont implantés : Geodis Automotive (env. 150 emplois), Veolia Industries (env. 250 emplois), Plastic Omnium. Les entreprises industrielles sont également localisées sur les zones Technoland I et II, avec notamment Trecia (env. 250 emplois), les manufactures de l'Allan (Hermès) et Metalhom. De nouvelles implantations sont en cours sur le site comme par exemple Faurecia qui transfère ses

activités de Beaulieu-Mandeure et Montbéliard (Siedoubs). Deux importants établissements sont installés dans la zone de Montbéliard comme par exemple, Flex-N-Gate (plus de 500 salariés) à Audincourt et Faurecia à Bavans.

Au Nord de la plaque, la zone d'emploi de Belfort accueille 193 404 habitants en 2018 ainsi que 75 518 actifs occupés pour 67 252 emplois en 2017. Desservie par la voie ferrée de Mulhouse et Bâle et par l'autoroute A 36, cette zone a historiquement bénéficié d'implantations industrielles dont le fleuron Alstom. La firme belfortaine est divisée en plusieurs établissements (centrales thermiques et nucléaires, matériel de transport, alternateurs...) et compte près de 2 000 salariés au total. Récemment rachetée par le groupe américain General Electric, l'ancienne branche énergie d'Alstom devenue GE emploie quant à elle 1 800 personnes. La zone de Belfort abrite également les entreprises de montage d'imprimantes et équipements d'informatique Nipson (ex-Xeikon, 40 sal.), l'entreprise de mécanique LGE (Logistique Globale Européenne, 90 sal.), les sociétés d'ingénieries et conseils Converteam (groupe GE, 260 sal.), Altran (250 sal.), IBM Interactive (300 sal.), fourniture de chaleur Dalkia (85 sal.)...

Au sud de la zone et avant la frontière suisse, la zone de Delle reste un important centre métallurgique : Lisi Automotive, Eurocast (groupe GMD, 100-200 sal.), DFI (Delle Fonderie Industrielle, groupe ID Casting Zamac), isolants et fils pour l'électricité et l'électronique du groupe suisse Von Roll Isola (entre 50 et 99 sal.), transports Charpiot (80 sal.)...

L'espace médian correspond à un nœud d'échange autoroutier entre l'A36 et la N19 qui ouvre sur le réseau autoroutier Suisse. Est venue s'implanter la gare TGV du Nord-Franche-Comté avec ses connections aux réseaux locaux. Sont venues s'implanter des fonctions supérieures servicielles et économiques qui recherchent le barycentre du territoire. L'implantation du centre hospitalier Nord Franche-Comté dans l'espace médian a ponctionné près de 4 000 emplois aux centres-villes de Montbéliard et de Belfort.

La dorsale et ses épissures

Structures et dynamiques démographiques et socioéconomiques

Source : INSEE

La dorsale Rhin-Rhône

Population totale	Population 2018	Densité Hab./km ²	Taux d'évolution annuel 08-18
Plaque de Lyon (ZE de Lyon - Villefranche)	2 028 165	533	+1,00 %
Plaque de Mulhouse (ZE de Mulhouse - St Louis)	546 261	247	+0,28 %
Dorsale Rhin-Rhône	1 661 777	97	+0,21 %

Entre 2008 et 2018, les deux plaques limitrophes observent des taux nettement supérieurs à ceux de la dorsale : +0,28 % /an concernant la plaque de Mulhouse et +1 % / an concernant la plaque de Lyon (contre +0,21 % an dans le dorsale) .

Structure démographique	Part des moins de 25 ans	Part des plus de 65 ans	Indice de jeunesse 2017
Plaque de Lyon (ZE de Lyon - Villefranche)	33 %	16 %	2,0
Plaque de Mulhouse (ZE de Mulhouse - St Louis)	29 %	19 %	1,6
Dorsale Rhin-Rhône	30 %	21 %	1,4

Les deux plaques limitrophes sont également plus jeunes. Il y a 2 fois plus de jeunes de moins de 25 ans que de personnes âgées dans la zone lyonnaise contre 1,4 fois plus dans la dorsale.

Secteurs d'activité 2017	Agriculture	Industrie	Construction	Services marchands	Services non marchands
Stock variation 2007 – 2017					
Plaque de Lyon	1 % -21 %	12 % -11 %	6 % +6 %	53 % +15 %	28 % +13 %
Plaque de Mulhouse	1 % +2 %	18 % -23 %	7 % -6 %	43 % +3 %	31 % +5 %
Dorsale Rhin-Rhône	3 % -7 %	16 % -26 %	6 % -13 %	41 % +3 %	34 % +5 %

Alors que l'épissure rhénane se rapproche du profil de la dorsale (à l'exception des emplois agricoles qui ont augmenté), la zone de Lyon offre une dynamique différente : les emplois agricoles ont fortement chuté (-21 %), ceux industriels ont aussi diminué (-11 %) mais les autres secteurs d'activité ont connu des hausses sensibles d'emplois comme pour les services marchands qui ont vu leur volume progresser de +15 % en dix ans.

Tendance économique 2007 – 2017	Variation du nombre d'actifs occupés	Variation du nombre d'emplois	Évolution du nombre de chômeurs
Plaque de Lyon	+6,5 %	+9,5 %	+32,4 %
Plaque de Mulhouse	-7,9 %	-3,4 %	+23,3 %
Dorsale Rhin-Rhône	-7,2 %	-2,5 %	+23,4 %

Entre 2007 et 2017, la plaque lyonnaise se caractérise par une situation de forte dynamique économique : les actifs occupés ont augmenté et en valeurs absolues il y a eu quatre fois plus d'emplois créés que de nouveaux chômeurs sur le marché et ce, même si leur taux de variation reste élevé. Quant à la plaque de Mulhouse, elle s'inscrit dans une trajectoire de déprise - dépression économique similaire au profil de la dorsale...

Éléments conclusifs

La période étudiée de 2007 à 2017 correspond aux années d'après-crise (2008) dont les effets socio-économiques néfastes se sont fait sentir dès 2009 en Europe et dans les territoires français. La région Bourgogne-Franche-Comté n'a malheureusement pas échappé à la règle et a subi durant ces années une dégradation marquée de son économie locale : baisse significative du Produit Intérieur Brut, forte hausse du nombre de chômeurs, crise de l'industrie automobile et du secteur industriel dans son ensemble, de la construction accompagnée d'un fort endettement des ménages et des collectivités. À terme, la crise internationale financière de 2008 aura accéléré le processus de désindustrialisation et de tertiarisation de l'économie de Bourgogne-Franche-Comté déjà engagé depuis le début des années 2000. Bien que moins touchée que le reste de la Bourgogne-Franche-Comté, la dorsale régionale en paye encore un lourd tribut.

D'un point de vue économique, il est constaté un phénomène d'escalier ou de montée en puissance : d'abord le reste de la dorsale régionale fortement touchée par les crises économiques successives, puis la dorsale qui peine à résister ainsi que l'épissure alsacienne (bien que plus dynamique d'un point de vue démographique), puis le bassin lyonnais quant à lui porté par une forte dynamique à la fois démographique et économique.

Alors que l'économie nationale et régionale semblait connaître une phase de résilience et de redressement progressif, le monde subit depuis début 2020 une crise sanitaire exceptionnelle dont les dégâts socio-économiques risquent d'être les plus forts jamais connus hors temps de guerre. Les effets de cette crise sanitaire sont encore devant nous mais ils révèlent déjà des disparités sectorielles et territoriales : les zones rurales, telle que la zone d'emploi de Beaune, ou administrative, telle que la zone d'emploi de Besançon devraient mieux résister aux conséquences néfastes des effets du confinement que les territoires industriels (plaque Nord Franche-Comté, zones d'emploi du Creusot-Montceau et de Dole) déjà fragilisés par le passé et qui se retrouvent quant à eux en grande difficulté, à l'instar de ceux spécialisés dans les services marchands (Plaque de Dijon, zones d'emploi de Chalon-sur-Saône et de Mâcon). Ces derniers devraient toutefois pouvoir se remettre plus rapidement grâce à un effet "rebond" de la consommation espéré fin 2021.

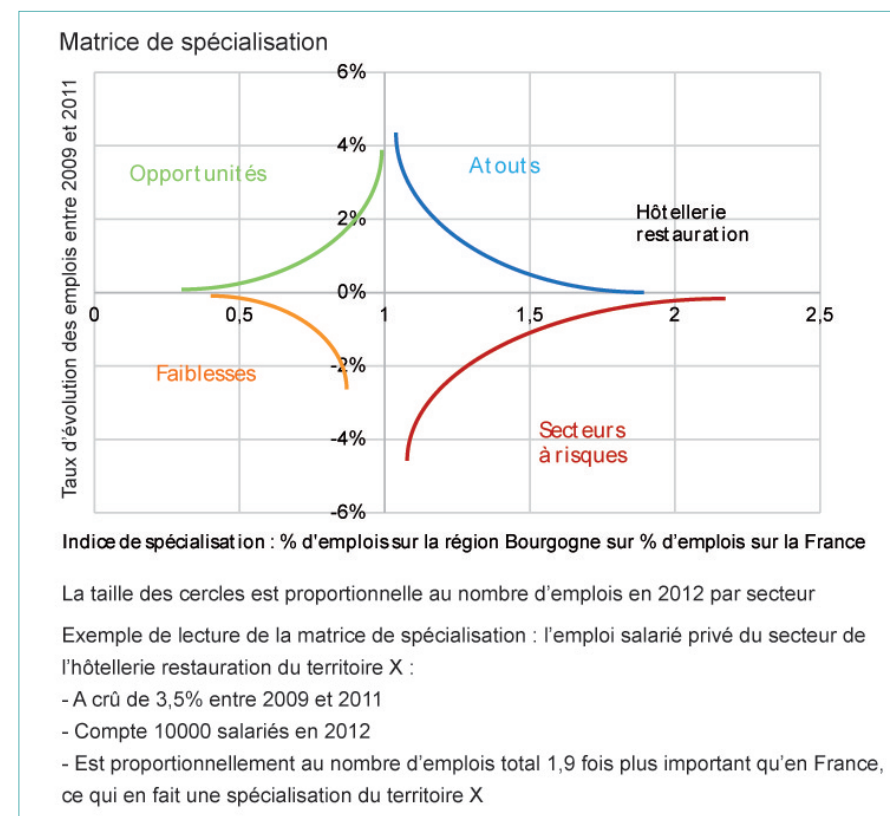
2.3. Spécialisation par secteur d'activité de la dorsale

2.3.1. Spécialisation par secteur d'activité de la dorsale par rapport à la Région

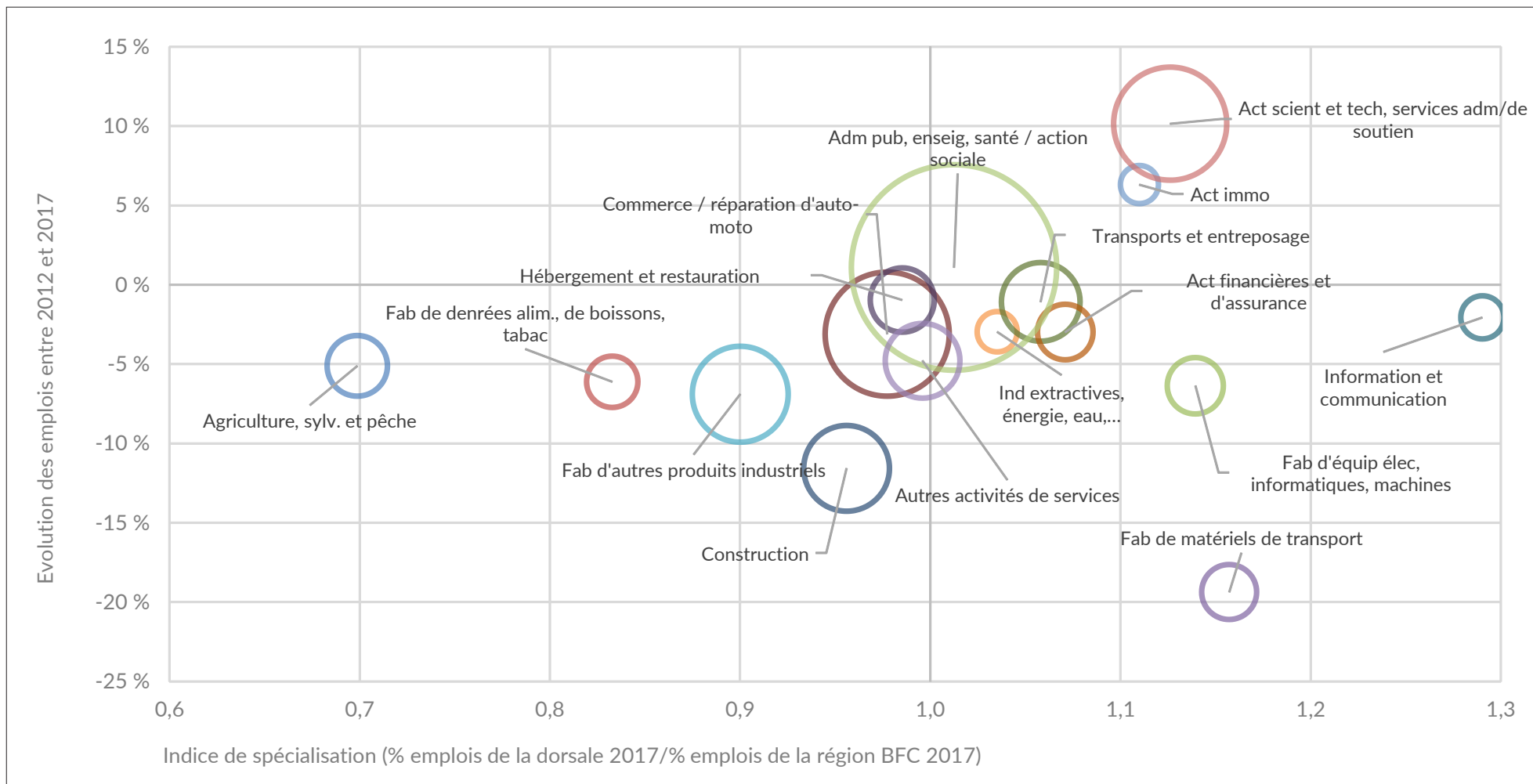
La matrice de spécialisation de la dorsale Rhin-Rhône fait apparaître des secteurs d'activité prédominants. Mis à part l'emploi public dont 60 % des effectifs de Bourgogne-Franche-Comté sont concentrés dans la dorsale, les services aux entreprises (activités scientifiques et techniques, services administratifs et de soutien), les activités de transport et d'entreposage et l'hébergement restauration, font partie des secteurs dont les effectifs ont augmenté entre 2012 et 2017 et dont la représentation au sein du territoire est supérieure à la moyenne régionale.

Les activités industrielles ainsi que l'agriculture et la construction sont en revanche moins implantées dans la dorsale que dans d'autres territoires régionaux. Les activités de fabrication de matériel de transport (industrie automobile) sont encore bien implantées et structurantes pour le territoire mais subissent des baisses importantes d'effectifs.

La matrice de spécialisation permet d'isoler les principaux atouts et faiblesses d'un individu statistique par rapport à un ensemble. Ici le territoire de la Dorsale Rhin Rhône est évalué par rapport à l'ensemble de la Bourgogne-Franche-Comté en utilisant comme variables de représentation le taux d'évolution des emplois par secteur d'activité entre 2012 et 2017 en ordonnée et le rapport « part d'emplois du secteur dans la dorsale / part d'emplois du secteur dans la région » en abscisse. La même analyse est ensuite réalisée en comparant les différentes plaques qui composent la dorsale.



La matrice de spécialisation de la dorsale Rhin-Rhône



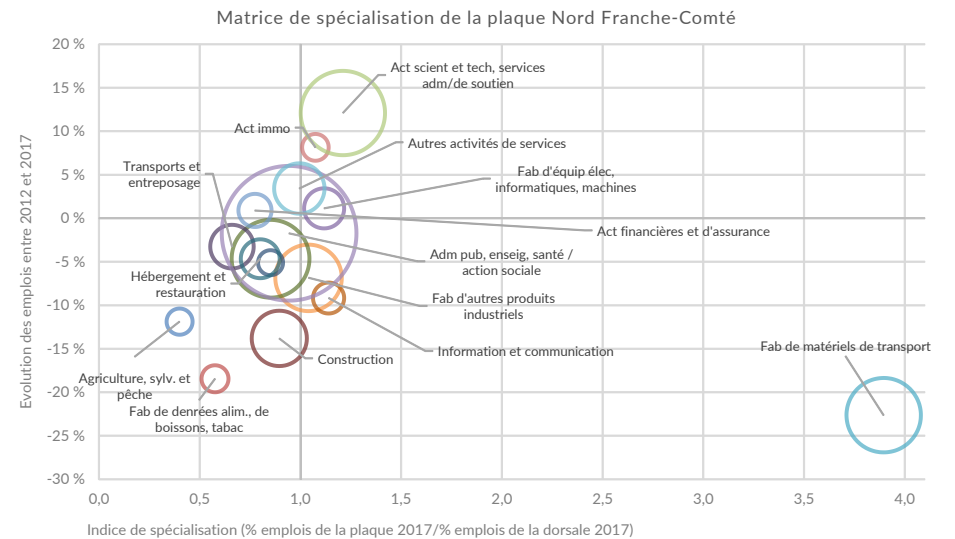
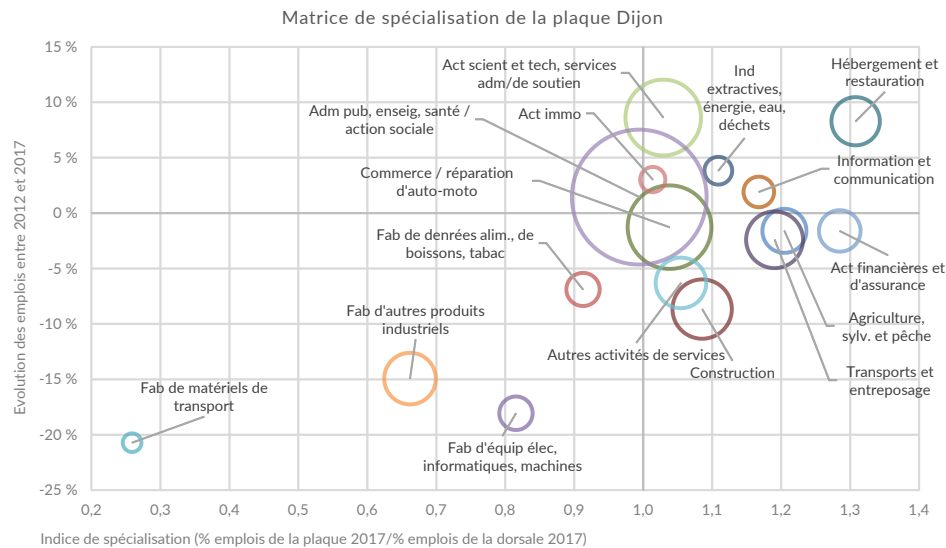
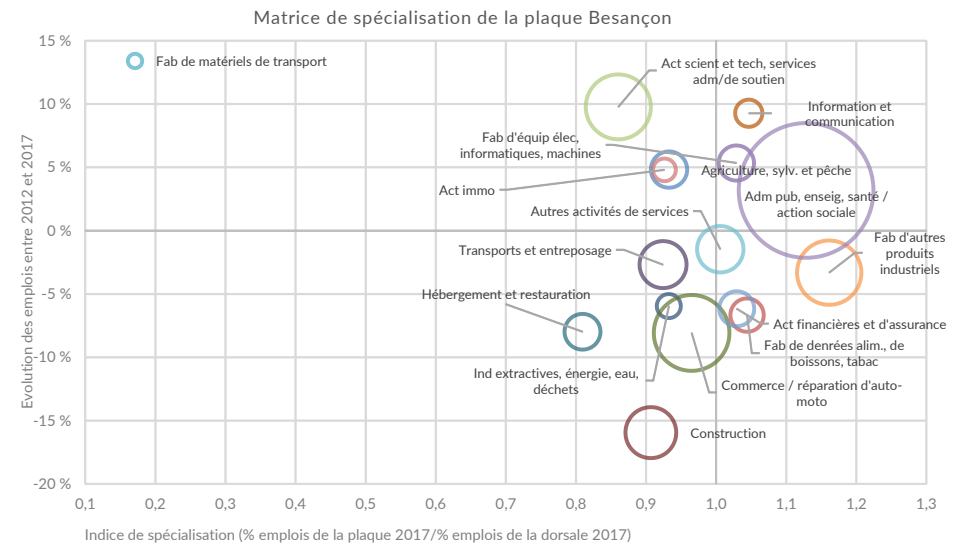
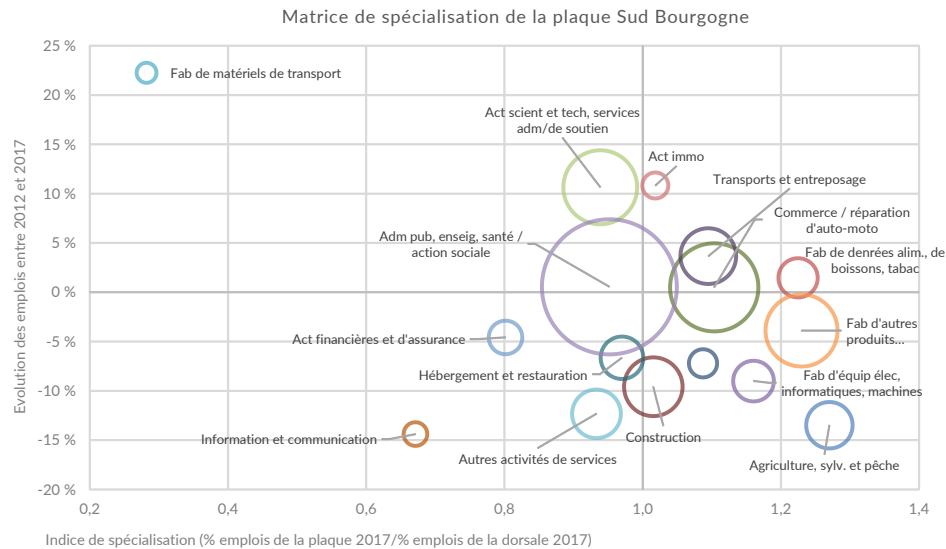
Source : INSEE, recensements 2012 et 2017

2.3.2. Spécialisation par activité des différentes plaques au sein de la dorsale

La comparaison des matrices de spécialisation des plaques qui composent la dorsale montre des différences structurelles. La principale spécialisation de la plaque bisontine se situe dans l'importance de l'emploi public, tandis que le secteur hébergement et restauration se distingue clairement comme un atout majeur de la plaque dijonnaise ; le secteur Information et communication a connu une croissance importante dans la plaque bisontine et fait partie des activités dynamiques dans la plaque dijonnaise.

La plaque Nord Franche-Comté se distingue par le secteur de l'industrie automobile qui à l'échelle dorsale comme à l'échelle régionale, reste prédominant tout en subissant des pertes d'effectifs. L'importance de ce secteur a un effet d'entraînement sur le secteur des services aux entreprises qui reste un atout du Nord Franche-Comté.

La plaque Sud Bourgogne est celle qui induit le moins de spécialisation au sein de la dorsale Rhin-Rhône. La plupart des secteurs d'activité se situent au niveau de la moyenne régionale. La fabrication de denrées alimentaires, le commerce et les activités de transport et entreposage sont néanmoins les secteurs porteurs d'emploi. L'agriculture et l'industrie manufacturière, bien qu'encore structurantes subissent des pertes d'effectifs.



Source : INSEE, recensements 2012 et 2017



La dorsalité au cœur des territoires

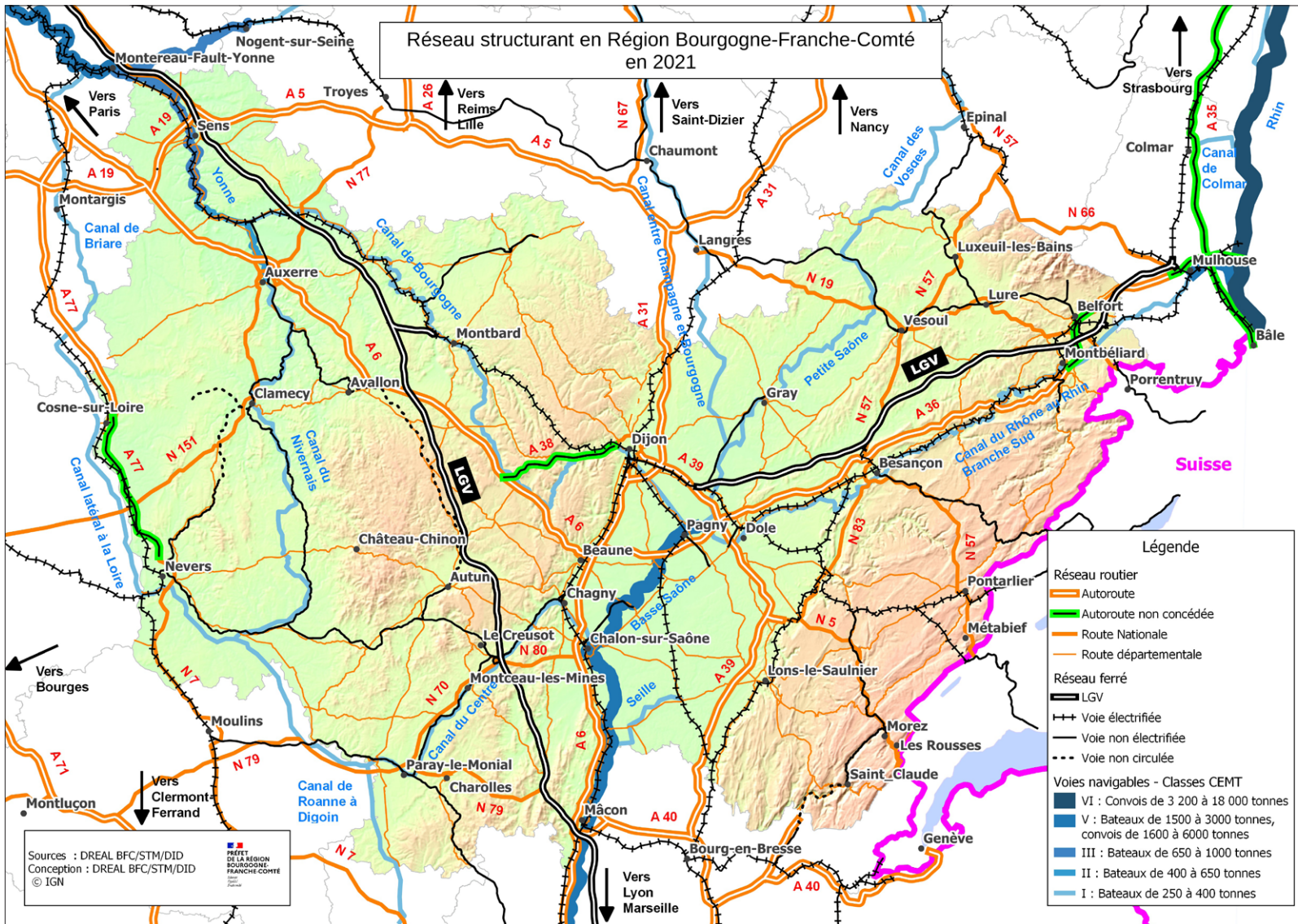
3.1. Les infrastructures de la dorsalité et leur transmodalité

L'idée n'est pas de mettre en discussion la question de l'infrastructure comme génératrice dans l'absolu du développement. Nous prendrons simplement le fait que le potentiel de trafic d'échelle européenne est là et qu'il exploite un outillage constitué de moyens terrestres, aériens et fluviaux. La déclinaison par type d'infrastructure demande un approfondissement au moins sur l'usage (flux de personnes, flux de marchandises) et sur les interconnexions modales.

Pour les flux de marchandises

Nous avons vu en première partie que la séquence régionale du corridor européen qui est la nôtre, se caractérise comme un seuil. Cela se retrouve dans le fait que la voie fluviale y est quasiment interrompue. De là aussi une faiblesse réelle pour le fret ferroviaire. Le mode majeur sera donc routier. Cependant et pour la même raison, la région contrôle le potentiel de regroupement (et d'éclatement) intermodal, à partir de plate-formes permettant de recharger (diffuser) le mode lourd à partir de la route. La composante aérienne pourrait théoriquement être couplée à la route et au rail.

Pour les flux de personnes, la logique Rhin-Rhône est quasiment optimale d'un point de vue intermodal. Même à considérer que les aéroports de Lyon Saint-Exupéry et Mulhouse-Bâle ne sont pas en Bourgogne-Franche-Comté, ils relaient utilement avec les métropoles européennes.

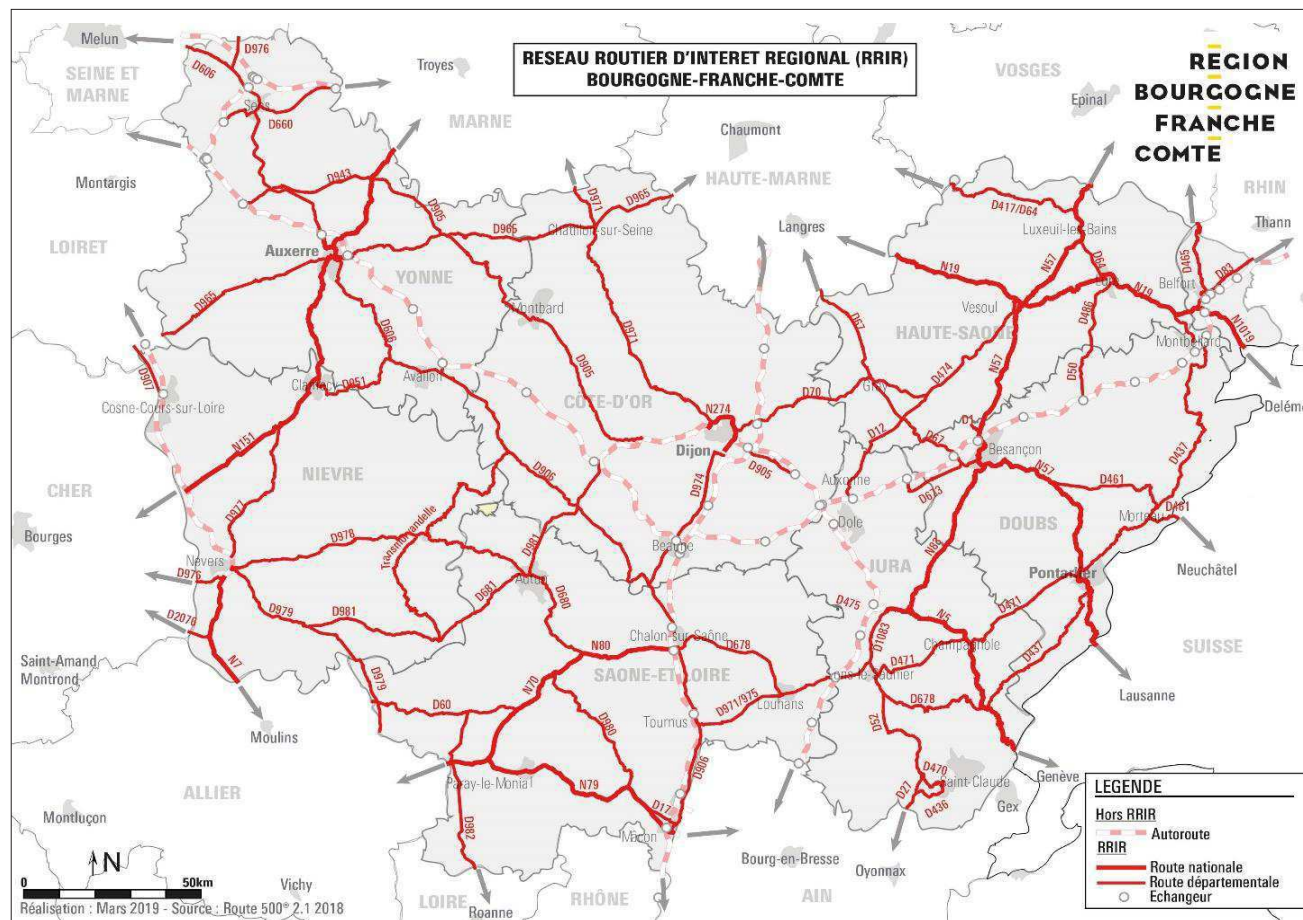


3.1.1. La route, équipement fédérateur et flexible

Le réseau routier, d'intérêt régional (RRIR) est une bonne base pour identifier l'armature routière de Rhin-Rhône : les niveaux autoroutiers sont clairement identifiables, ainsi que plusieurs RN à vocation, transfrontalière.

L'ossature s'appuie sur A36, A39, A5, A6, N19, N57, N5. Au milieu du dispositif, Dijon fait carrefour avec d'autres axes décisifs : A6 vers Paris, A3 (vers l'Europe du Nord). La direction rhodanienne est dominante à cause d'un effet d'entonnoir sur l'A6 en direction de Lyon.

Le réseau routier d'intérêt régional (RRIR) de Bourgogne-Franche-Comté



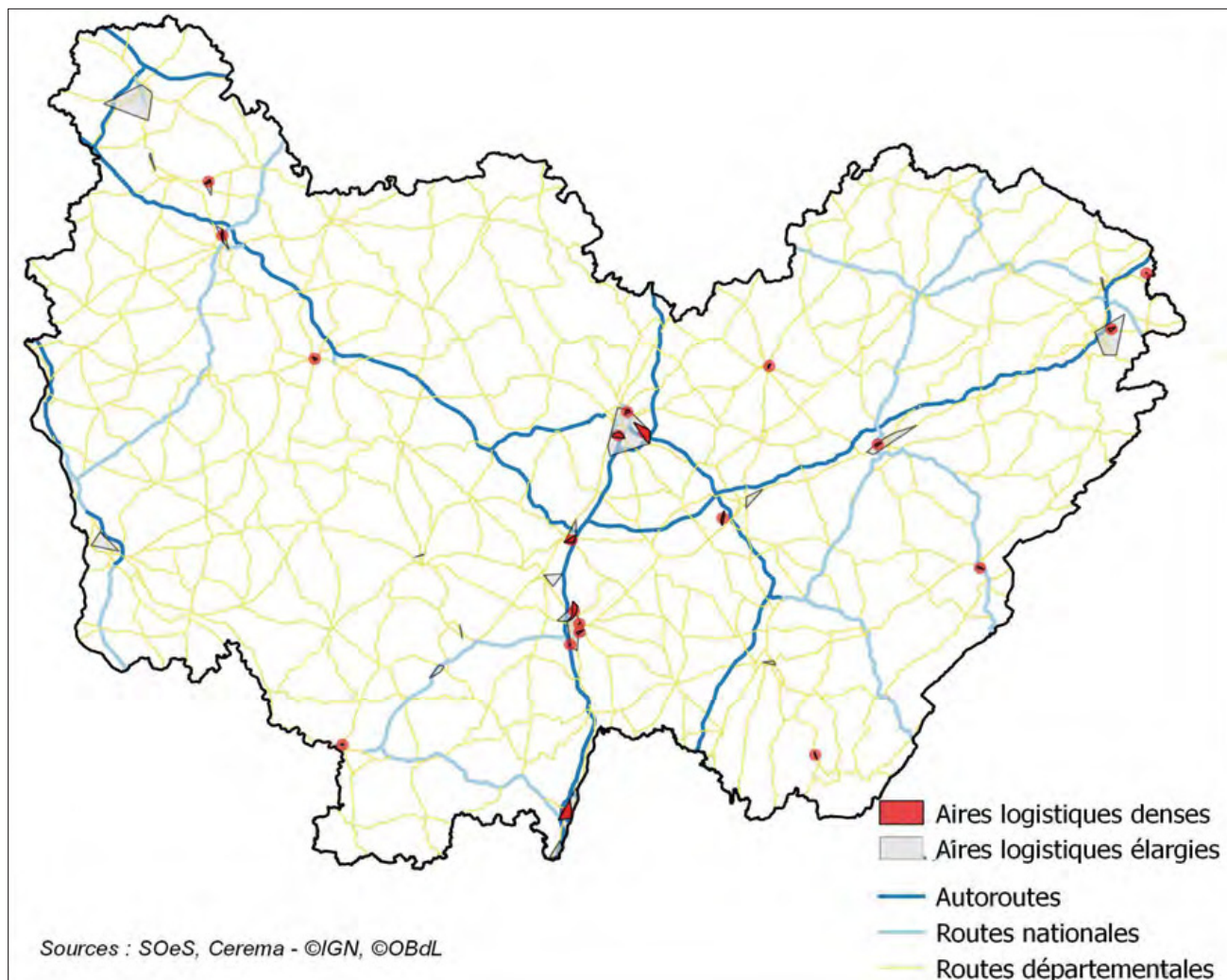
Source : Schéma des aires de covoiturage en Bourgogne Franche-Comté p.8, 2020

Par sa polyvalence, la route est difficile à connaître qualitativement. Sa fonction de transport de personnes et de marchandises se traduit en comptages VL/PL difficiles à obtenir pour des données récentes. Les données du Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) 2013 situent à 27 % la part du trafic poids lourds sur A36 et A6.

La partie des flux en simple transit est elle aussi mal identifiée. Elle est estimée majoritaire, sauf à proximité des agglomérations où le cabotage local prend le dessus.

La route est l'infrastructure la plus fortement maillée. Elle prolonge les plate-formes ferroviaires et fluviales par le fret. Elle dessert les aires logistiques, aéroports, gares TGV, centres urbains, sites générateurs. Elle est équipée de services à travers des bases de vie et des ressources d'information. Elle s'adapte au changement des énergies (le PL motorisé à l'hydrogène). Du point de vue spatial, la route diffuse à partir des échangeurs. Ses utilisateurs, pour exemple les logisticiens, transporteurs, industriels, en cherchent la proximité mais peuvent s'en distancier en fonction des possibilités foncières ou d'autres paramètres.

Les aires logistiques en Bourgogne-Franche-Comté



Source : Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015 p.93, Commissariat général au développement durable, mars 2017

3.1.2. Le rail

La grande vitesse ferroviaire est dans notre région essentiellement une question de voyageurs. Elle a pour effet de maintenir le lien avec les espaces métropolitains dominants.

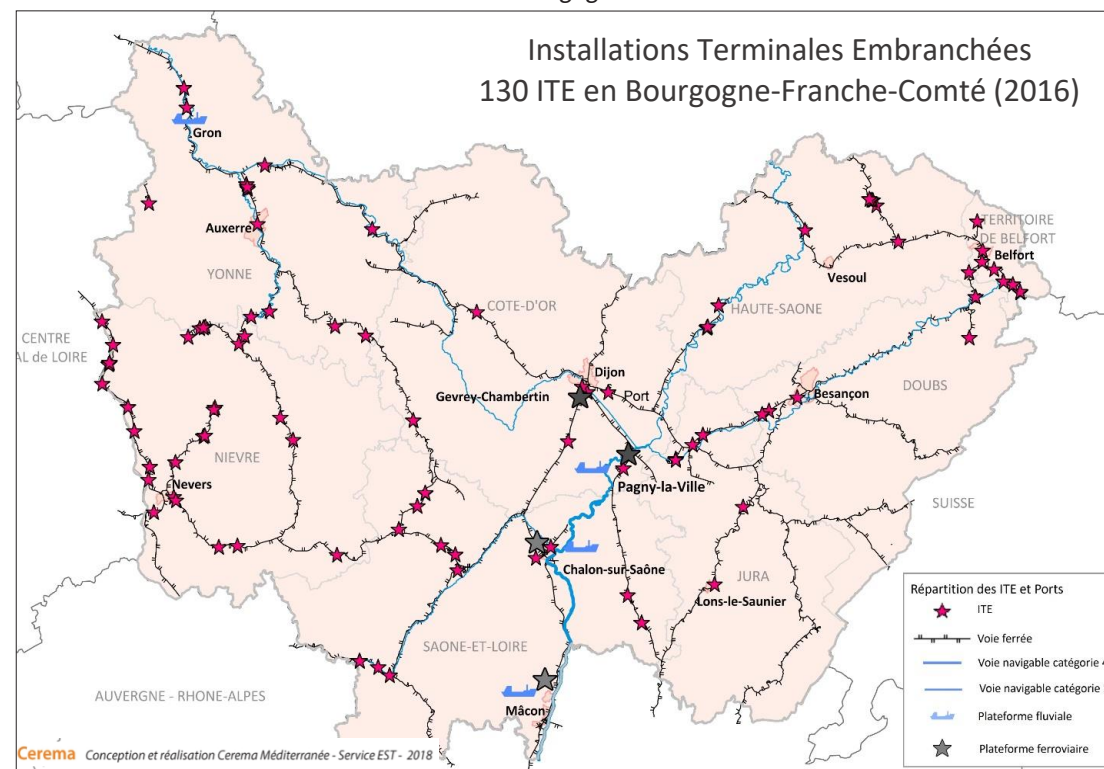
L'infrastructure liée à la dimension Rhin-Rhône a un potentiel intégrateur de la grande vitesse dans le système métropolitain, à partir des nouvelles gares TGV, mais aussi par les gares bénéficiant d'une desserte TGV. Cependant, à regarder le concept même de la LGV, il s'agit d'abord de lier Paris-Lyon-Marseille, ensuite de greffer sur ce vecteur des antennes pluridirectionnelles. Ainsi, le concept de rééquilibrage que porte le TGV Rhin Rhône, conçu à partir de trois branches articulées à Dijon, dépend fortement de l'achèvement de la branche Est, ainsi que de son déploiement rhénan.

Autour de nouvelles gares TGV, positionnées en rase campagne, des choix d'aménagements différenciés sont effectués. L'option de la polarisation consiste à créer une aire de services et d'activités (Le Creusot, Belfort-Montbéliard). Celle de la greffe urbaine consiste à raccorder la gare le plus directement possible au centre historique (Besançon-Auxon).

Le fret bénéficie d'infrastructures qui pourraient être considérées comme « adéquates » sauf le goulet d'étranglement de la ligne du Doubs en amont de Besançon, dont les disponibilités pour le fret sont si faibles qu'elles ferment la porte aux échanges rhénans. La perspective de lignes de fret à grande vitesse (140km/h) n'est pas envisagée.

Les embranchements directs de chargeurs au réseau (ITE) sont en concordance avec les densités économiques. On note quatre plate-formes ferroviaires aptes au transfert modal : Gevrey-Chambertin, Pagny-la-ville, Chalon-sur-Saône, Mâcon. Les trois dernières sont aussi des ports fluviaux.

Les Installations Terminales Embranchées en Bourgogne-Franche-Comté



Source : Description du système logistique en région Bourgogne-Franche-Comté p.29, Cerema

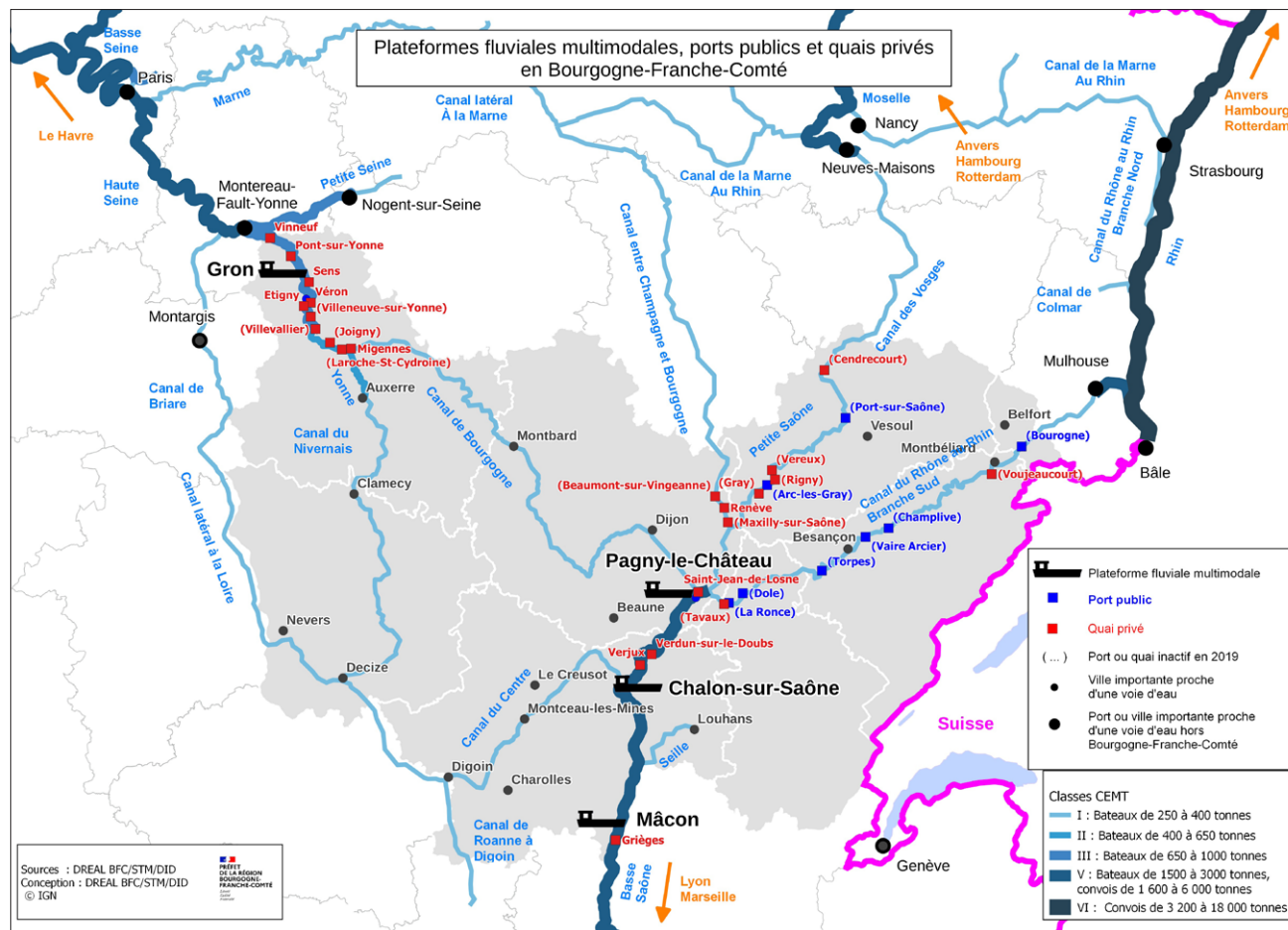
3.1.3. Les voies d'eau

Les voies navigables n'ont de sens réel que pour le fret. Elles existent dans le dispositif Rhin-Rhône mais n'assurent pas la continuité voulue entre Mulhouse et Pagny-la-Ville.

La Saône est l'essentielle ressource en capacité de fret à grand gabarit. Sa tête de réseau a été établie à Pagny dans la logique d'un canal Rhin-Rhône reformaté en direction du nord, canal dont on sait l'abandon relativement récent. Les infrastructures transmodales rail-route-fleuve de Pagny, Chalon-sur-Saône et Mâcon sont aptes au trafic de conteneurs, vrac et transports exceptionnels en direction de Marseille.

Les analyses du potentiel logistique des ports régionaux incitent toutefois à la prudence : l'économie régionale est faible vis-à-vis de l'usage fluvial, exclusivement rhodanien, et sa tendance va à la baisse depuis 2011.

De cela, il résulte que le petit réseau ne trouve sa vocation que dans la voie du tourisme fluvial. Ici, la région dispose de fortes potentialités.

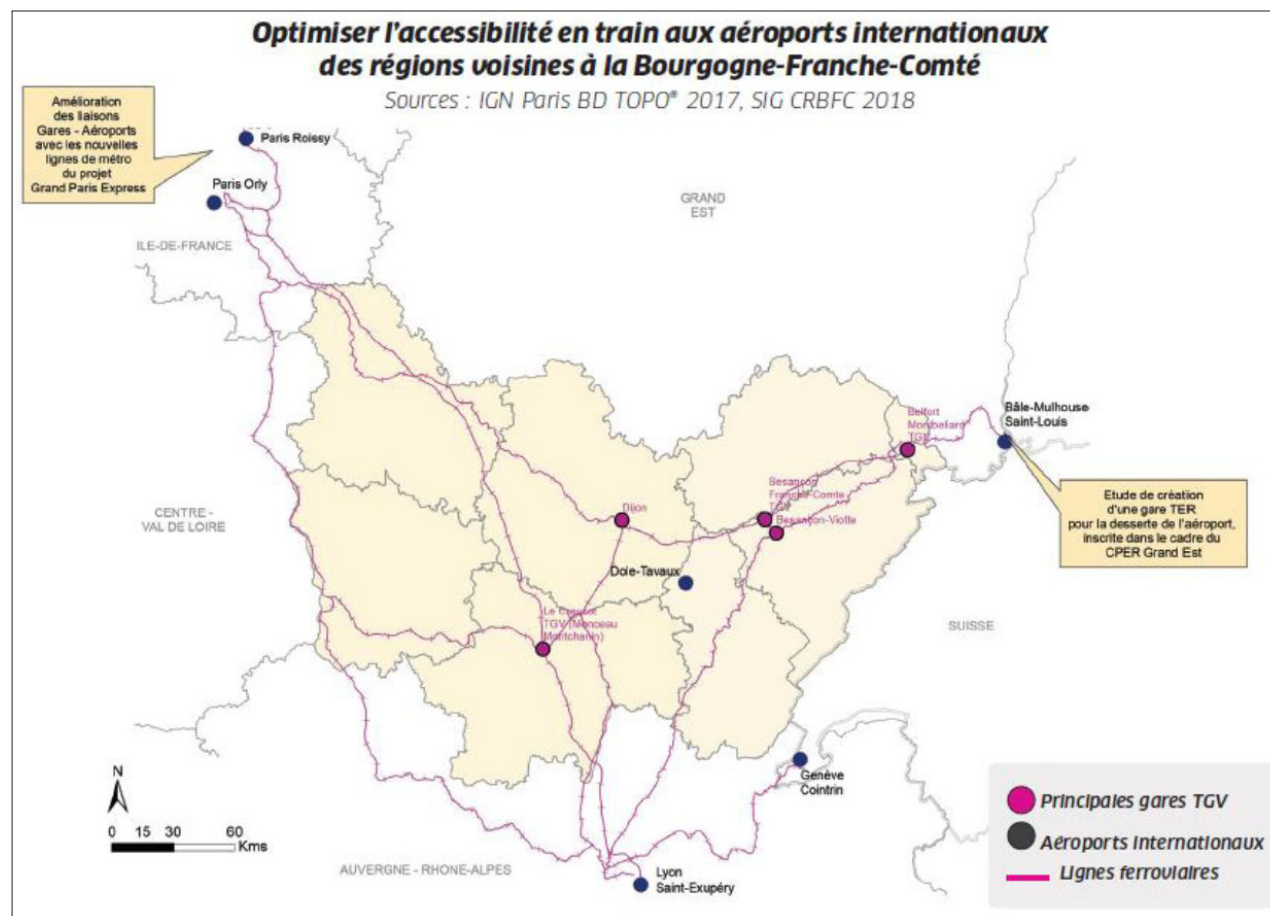


3.1.4. Les structures aéroportuaires

Les habitants de Bourgogne-Franche-Comté et de la dorsale Rhin-Rhône utilisent pour leurs déplacements aériens essentiellement les aéroports voisins de :

- Lyon Saint Exupéry : 4^{ème} aéroport français avec 11,7 millions de passagers commerciaux en 2019 (pas de liaison ferroviaire directe) ;
- Bâle-Mulhouse-Fribourg : 7^{ème} aéroport français avec 9,1 millions de passagers commerciaux en 2019 (pas de liaison ferroviaire directe) ;
- Genève : 17,9 millions de passagers commerciaux en 2019 (pas de liaison ferroviaire directe) ;
- Roissy : 1^{er} aéroport français avec 76,2 millions de passagers commerciaux en 2019 (avec liaison directe en TGV depuis Belfort, Besançon, Dijon et Le Creusot).

Toutefois, la dorsale Rhin-Rhône accueille deux plate-formes aéroportuaires significatives : les aéroports de Dole-Jura et de Dijon-Bourgogne.

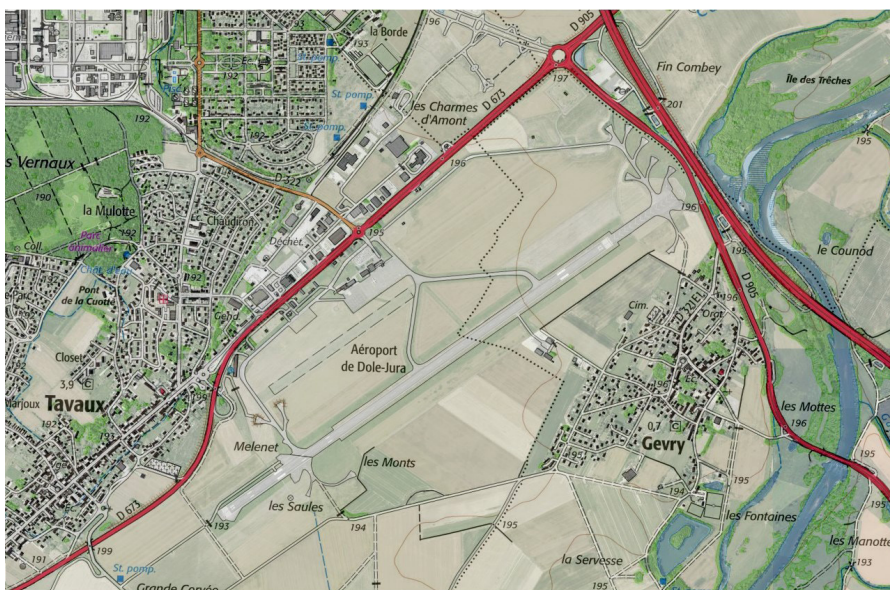


Source : SRADDET-BFC_V-Juin2020_1_Rapport d'objectifs p.190

Aéroport Dole-Jura

Anciennement aéroport de Dole-Tavaux, l'aéroport Dole-Jura est un aéroport situé sur les communes de Tavaux et de Gevry, à 7 km au sud-ouest de Dole, à 43 km au sud-est de Dijon et à 50 km au sud-ouest de Besançon. En 2019, il a accueilli plus de 111 000 voyageurs et il est le seul aéroport commercial de Bourgogne Franche-Comté. Il génère de ce fait une activité économique conséquente : activités de loisirs, d'affaires, commerciale, sanitaire, militaire, de maintenance...

Sa gestion est assurée par la société Edeis depuis le 1^{er} janvier 2020 et ce, jusqu'en 2027. La société prévoit également la création d'une nouvelle aérogare (Source : Wikipedia, site officiel).



« Données cartographiques : © IGN, Région Bourgogne-Franche-Comté »

Dijon-Bourgogne

L'aéroport Dijon-Bourgogne est un aéroport situé sur la commune d'Ouges à 8 km au sud-est de Dijon. Bien que non destiné au transport public de passagers, il est une importante plate-forme d'aviation d'affaires (pour clubs sportifs et entreprises locales). Il est également exploité par la société Edeis.

L'aéroport est une zone économique importante où sont implantées de nombreuses sociétés en lien avec le secteur aéronautique (dont présence de la patrouille Breitling) mais également sanitaire (SAMU et vols en vue de dons d'organes pour toute la région BFC) et automobile. C'est une plate-forme multi-activités (loisirs et affaires) avec une fonction économique significative.



« Données cartographiques : © IGN »

3.2. La dorsale comme système régional : liens internes et liens externes

Encart méthodologique :

La maille d'étude utilisée est la zone d'emploi (2020), ou pour certaines plaques, un regroupement de zones d'emploi (par exemple, la plaque Nord FC résulte du regroupement de la zone d'emplois de Belfort et de celle de Montbéliard). Cette maille est utilisée puisque la majeure partie des données utilisées dans cette étude sont liées à l'économie et à l'emploi.

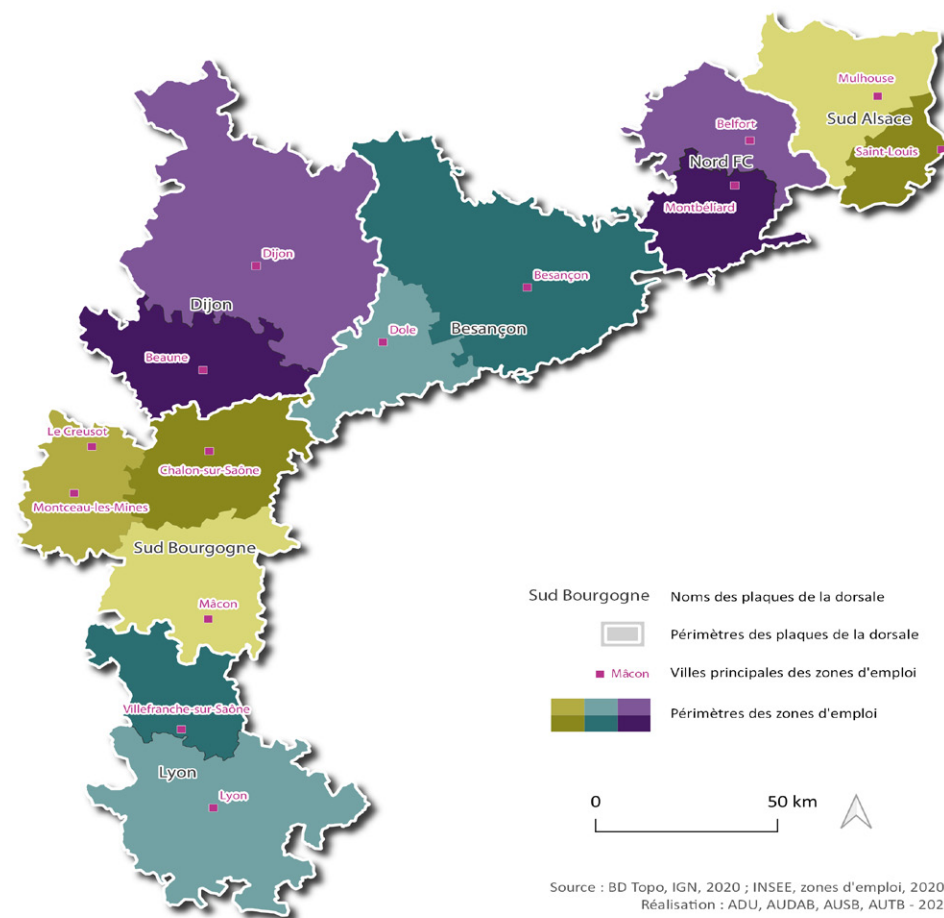
Pour l'analyse des flux et des liens entre les plaques, il a semblé nécessaire de travailler également avec des plaques de la dorsale hors Bourgogne Franche-Comté. Pour ce faire, deux plaques ont été délimitées : la première pour la partie alsacienne, la plaque de Mulhouse est délimitée à partir des zones d'emploi de Mulhouse et Saint-Louis. La plaque de Lyon, pour la partie Rhône Alpes, est constituée des zones d'emploi de Villefranche-sur-Saône et de Lyon.

Seuls les flux venants ou partants en dehors de chacune des plaques sont pris en compte. Par exemple, pour Dijon, les flux internes à la plaque sont exclus des calculs.

Pour chacune des plaques, les ZE utilisées sont les suivantes :

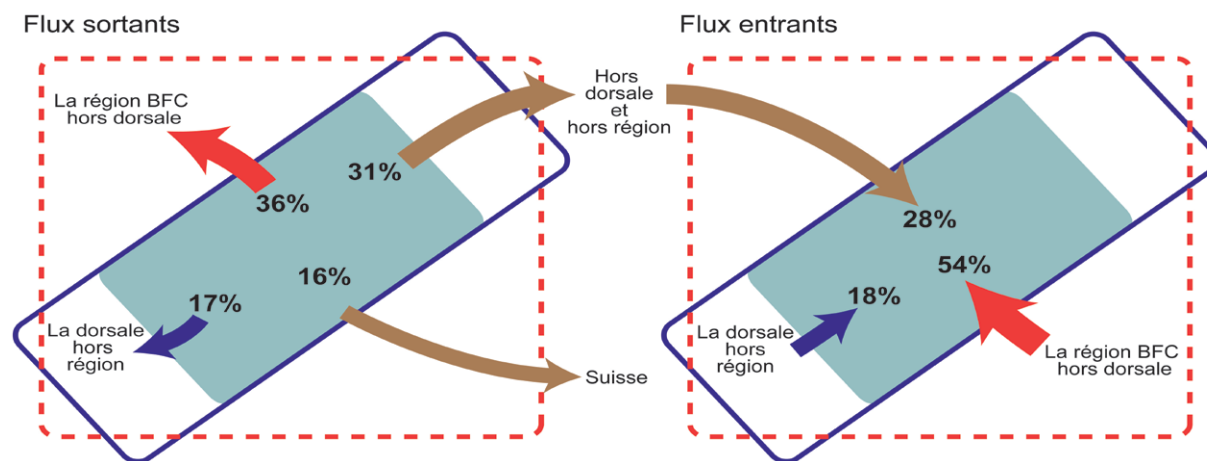
- Sud Bourgogne : ZE de Chalon-sur-Saône, Creusot-Montceau et Mâcon
- Dijon : ZE de Dijon et Beaune
- Besançon : ZE de Besançon et Dôle
- Nord FC : ZE de Belfort et Montbéliard
- Lyon : ZE de Lyon et Villefranche-sur-Saône
- Sud Alsace : ZE de Mulhouse et Saint-Louis

Définition des Plaques à partir des Zones d'Emploi INSEE 2020



3.2.1. Les déplacements domicile-travail

Les déplacements domicile-travail depuis et vers de la dorsale régionale (source : INSEE 2017)



Évolution 2012-2017 des flux sortants par plaque

Flux sortants	vers la dorsale	dont vers la dorsale régionale
Part variation 2012 – 2017		
Sud Bourgogne	42 % +4 points	24 % +2 points
Dijon	46 % +4 points	43 % +4 points
Besançon	37 % 0 point	35 % 0 point
Nord Franche-Comté	35 % -1 point	10 % +1 points

Source : INSEE 2012 et 2017

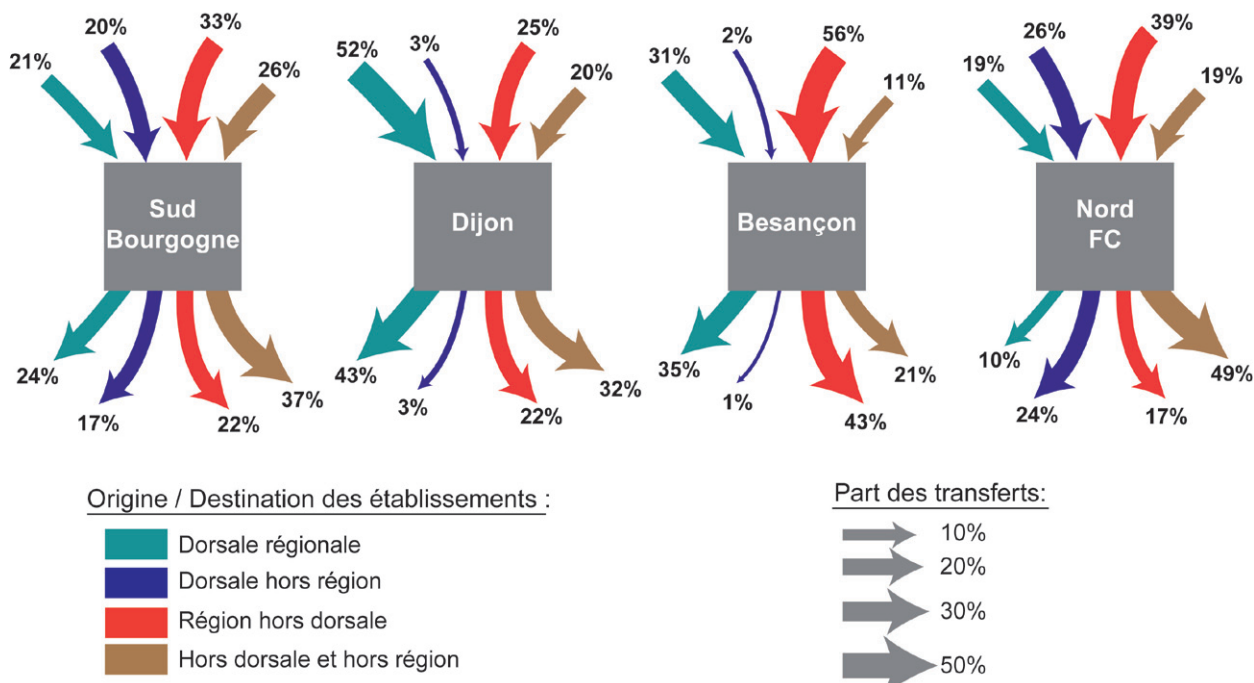
- Dorsale régionale : plaques de Sud Bourgogne, Dijon, Besançon et Nord Franche-Comté ;
- Dorsale hors région : plaques de Lyon et Sud Alsace ;
- Région hors dorsale : Bourgogne-Franche-Comté hors dorsale régionale (4 plaques BFC) ;
- Hors dorsale et hors région : le territoire national hors dorsale et hors région BFC.

Sur l'ensemble de la dorsale régionale, les flux sortants et entrants se différencient légèrement. La dorsale régionale est plus attractive avec le reste de la Bourgogne-Franche-Comté. 54 % des arrivées dans la dorsale régionale proviennent de la région hors dorsale alors que les départs de la dorsale vers le reste de la région représentent 36 % des flux sortants. Les mouvements avec la dorsale hors région (plaques de Lyon et Sud Alsace) sont de plus faible intensité.

Par plaque, Nord Franche-Comté est davantage tournée vers l'extérieur de la Région (notamment sur le Haut-Rhin) que vers les autres plaques de la dorsale régionale. Cela est moins vrai pour la plaque Sud Bourgogne, qui est plus orientée vers Dijon que vers Lyon. Le Nord Franche-Comté apparaît comme la plaque avec le moins de liaisons « dorsalisantes », tandis que les flux domicile-travail internes à la dorsale représentent près d'un déplacement sur deux pour la plaque dijonnaise. Ces flux ont légèrement évolué en cinq ans.

En effet, les plaques Sud Bourgogne et Dijon ont renforcé leurs échanges avec les autres plaques de la dorsale. A l'inverse, la plaque Nord Franche-Comté a légèrement réduit ses échanges avec les autres plaques, notamment hors région (Mulhouse).

Flux domicile-travail selon l'origine et la destination (source : INSEE 2017)



Origine / Destination des établissements :

- █ Dorsale régionale
- █ Dorsale hors région
- █ Région hors dorsale
- █ Hors dorsale et hors région

Part des transferts:

- 10%
- 20%
- 30%
- 50%

Évolution 2012-2017 des flux entrants par plaque

Flux entrants	depuis la dorsale	dont depuis la dorsale régionale
Part Variation 2012-2017		
Sud Bourgogne	41 % 0 point	21 % 0 point
Dijon	55 % -1 point	52 % -1 point
Besançon	33 % +1 point	31 % +1 point
Nord Franche-Comté	45 % -1 point	19 % -2 points

Source : INSEE 2012 et 2017

Pour les flux entrants, Dijon capte davantage des actifs résidents au sein de la dorsale régionale (la moitié des actifs entrants). À l'inverse, le Nord Franche-Comté capte peu d'actifs de la dorsale régionale mais davantage de la dorsale hors région (notamment sur le secteur de Mulhouse). Globalement, c'est la plaque de Besançon qui fonctionne le moins en interaction avec la dorsale mais davantage avec le reste de la région. Ces flux n'ont que très légèrement évolué en cinq ans.

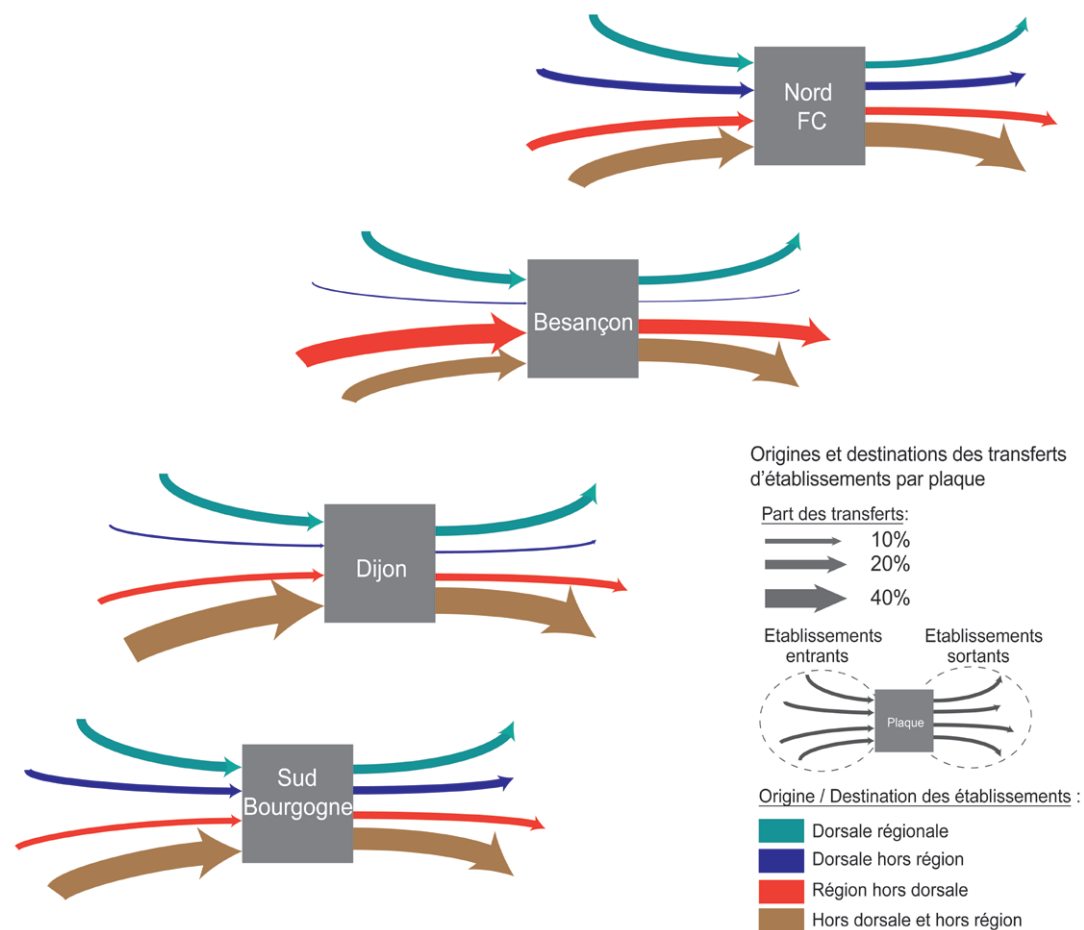
Sur les mobilités professionnelles, entrantes comme sortantes, Dijon semble être la plaque la plus dorsalisée. Sur l'ensemble des mobilités, Besançon semble moins fonctionner avec les territoires de la dorsale qu'avec le reste de la région. Le Nord Franche-Comté fonctionne plus avec la dorsale hors région qu'avec les plaques régionales, contrairement au Sud Bourgogne qui fonctionne de façon équivalente avec la dorsale régionale et hors région.

Globalement, les logiques de relation de « proche en proche » ressortent pour chacune des plaques, qu'il s'agisse de territoires voisins au sein de la dorsale ou externes à celle-ci.

Les flux entrants hors dorsale et hors région ne comptent que les travailleurs résidents en France. Par exemple, les Suisses qui travaillent en France ne sont pas comptabilisés. À l'inverse, dans les flux sortants sont pris en compte les travailleurs frontaliers, notamment les Français travaillant en Suisse.

3.2.2. Les transferts d'établissements

Les transferts d'établissements selon l'origine et la destination



Source : Répertoire des entreprises et des établissements, INSEE 2018

Flux sortants par plaque

Flux Sortants Entrants	vers la dorsale régionale	vers la dorsale hors région	vers la dorsale
Sud Bourgogne	20 %	17 %	37 %
Dijon	21 %	5 %	26 %
Besançon	18 %	2 %	20 %
Nord Franche-Comté	15 %	17 %	32 %

Source : Répertoire des entreprises et des établissements, INSEE 2018

Les flux d'établissements font émerger une dorsalité importante pour les deux plaques à l'extrémité de la dorsale Rhin-Rhône, à savoir Nord Franche-Comté et Sud Bourgogne, du fait de transferts d'établissements vers ou depuis la dorsale hors région.

Flux entrants par plaque

Flux Sortants Entrants	depuis la dorsale régionale	depuis la dorsale hors région	depuis la dorsale
Sud Bourgogne	21 %	15 %	36 %
Dijon	20 %	5 %	25 %
Besançon	21 %	3 %	24 %
Nord Franche-Comté	20 %	17 %	37 %

Source : Répertoire des entreprises et des établissements, INSEE 2018

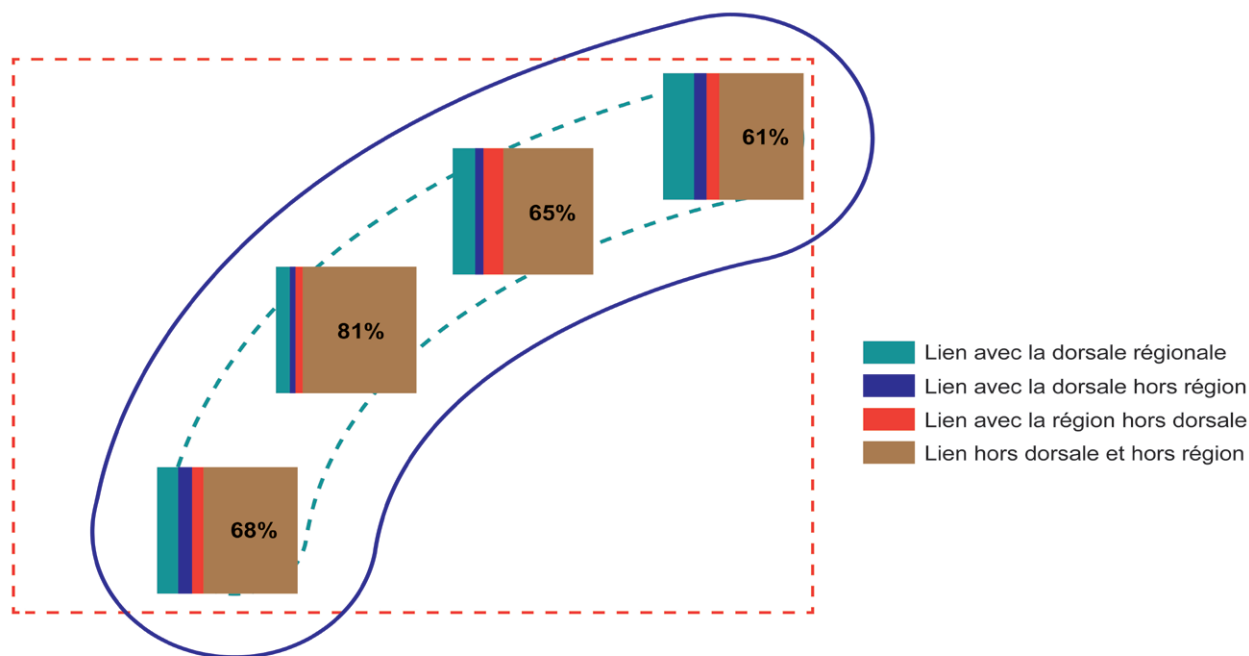
3.2.3. Les liens sièges-établissements

Part des liens sièges-établissements selon la localisation des sièges

Liens Part	dorsale régionale	dorsale hors région	dorsale	région hors dorsale	Ile de France
Sud Bourgogne	15 %	10 %	24 %	8 %	31 %
Dijon	10 %	4 %	14 %	5 %	43 %
Besançon	16 %	5 %	21 %	14 %	33 %
Nord Franche-Comté	22 %	7 %	30 %	9 %	32 %

Source : SIRENE, INSEE 2018

Répartition des liens sièges-établissements selon la localisation des sièges (source : SIRENE, INSEE 2018)

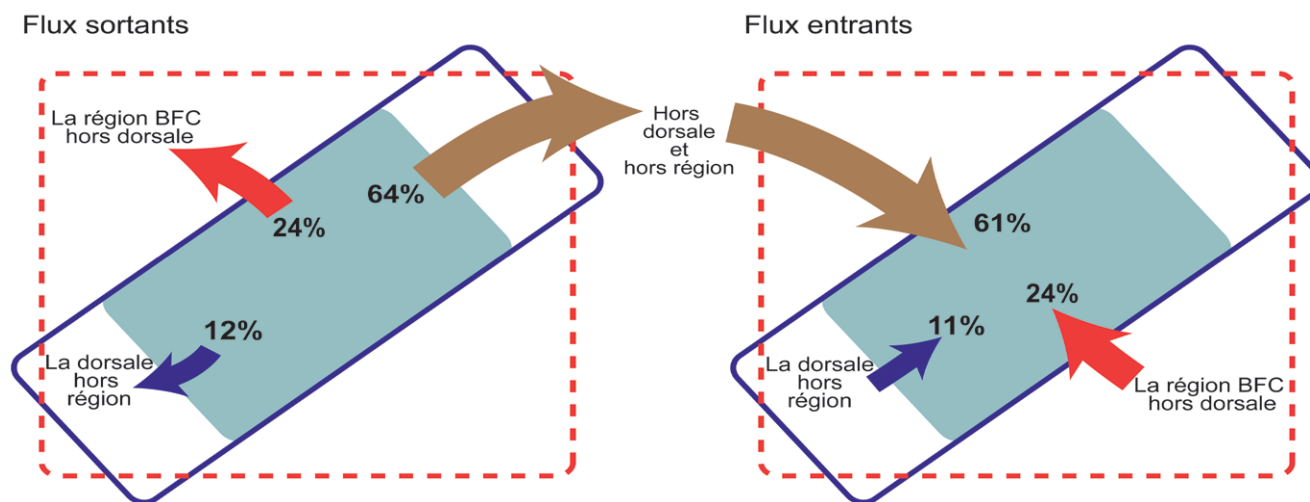


70 % des établissements de plus de 200 salariés de la Région se situent dans la dorsale. Or, les grands établissements (notamment liés à l'industrie ou à la logistique) dépendent généralement de sièges situés en Ile-de-France voire même à l'étranger, ce qui explique des liens dorsale relativement faibles contrairement aux liens avec l'Ile de France.

La plaque de Dijon est davantage tournée vers la région parisienne (43 %). Elle est donc celle pour laquelle les sièges d'établissements sont le moins dans la dorsale (14 %). À l'inverse, pour le Nord Franche-Comté, les liens dorsalissants représentent près d'un tiers des liens établissements-sièges.

3.2.4. Les mouvements résidentiels

Les mouvements résidentiels depuis et vers de la dorsale régionale (source : INSEE 2013-2017)



Flux sortants par plaque

Flux sortants Part	vers la dorsale régionale	vers la dorsale hors région	vers la dorsale	vers la région hors dorsale	vers hors dorsale et hors région
Sud Bourgogne	20 %	15 %	35 %	17 %	48 %
Dijon	19 %	8 %	26 %	14 %	60 %
Besançon	20 %	7 %	27 %	27 %	46 %
Nord Franche-Comté	22 %	12 %	34 %	17 %	49 %

Source : INSEE 2013-2017

Sur la période 2013-2017, le solde migratoire de la dorsale régionale avec le territoire national est très légèrement négatif (-748 personnes par an). Ainsi, un peu plus de 37 000 personnes quittent annuellement la dorsale alors que près de 37 000 personnes s'y installent. Les échanges s'opèrent davantage avec les territoires hors dorsale et hors région (grandes métropoles françaises).

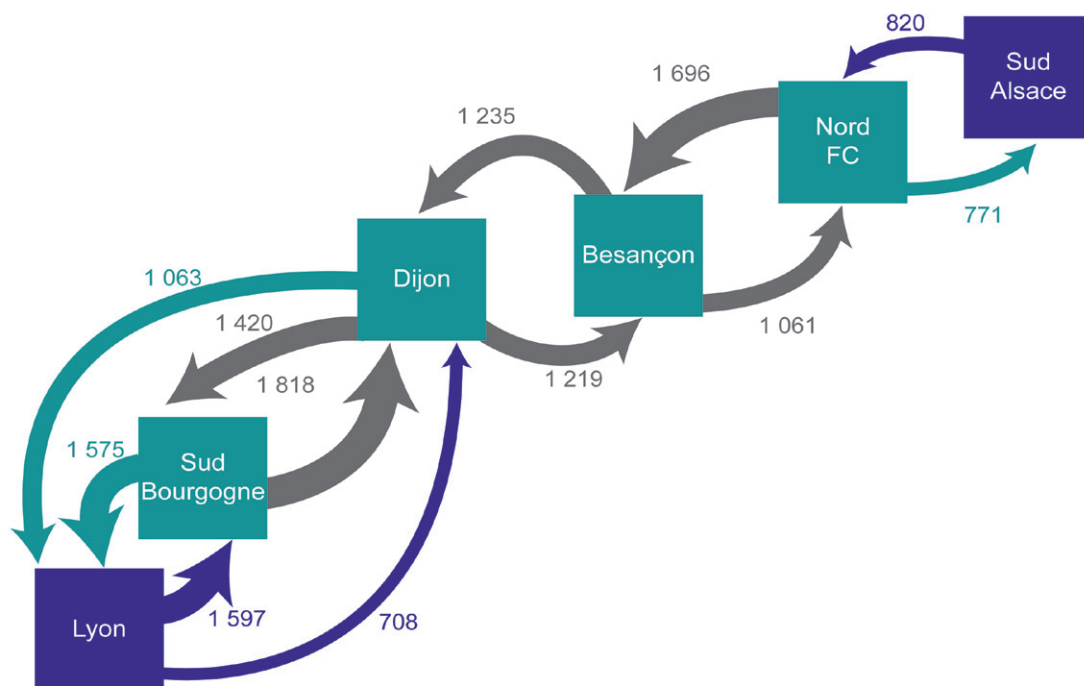
Sud Bourgogne est la plaque davantage tournée vers l'extérieur de la Région avec l'attractivité de la plaque lyonnaise. Elle est quasiment autant orientée vers Lyon que Dijon. Moins marquée, la plaque Nord Franche-Comté possède des liens avec l'extérieur de la région, le Sud Alsace. Dijon apparaît comme la plaque avec le moins de liaisons « dorsalisantes » et Besançon entretient des relations plus intenses avec le reste de la région Bourgogne-Franche-Comté.

Flux entrants par plaque

Flux entrants Part	depuis la dorsale régionale	depuis la dorsale hors région	depuis la dorsale	depuis la région hors dorsale	depuis hors dorsale et hors région
Sud Bourgogne	19 %	18 %	38 %	23 %	39 %
Dijon	23 %	6 %	29 %	20 %	51 %
Besançon	26 %	5 %	31 %	32 %	37 %
Nord Franche-Comté	19 %	15 %	34 %	19 %	47 %

Source : INSEE 2013-2017

Flux entrants des mouvements résidentiels selon l'origine (source : INSEE 2013-2017)



Comme pour les flux sortants, Sud Bourgogne est la plaque davantage tournée vers l'extérieur. Les flux entrants demeurent moins intenses : les ménages sont ainsi près de quatre fois moins nombreux à s'installer dans le Sud Bourgogne depuis la plaque lyonnaise qu'à faire le chemin inverse. Dijon apparaît comme la plaque avec le moins de liaisons « dorsalisantes » et Besançon entretient des relations nettement plus fortes avec le reste de la région Bourgogne-Franche-Comté.

Les mouvements internes à la dorsale régionale montrent une dynamique plus intense sur la partie sud. Les liens entre Sud Bourgogne et Lyon de la dorsale sont deux fois plus forts qu'entre le Nord Franche-Comté et Sud Alsace.

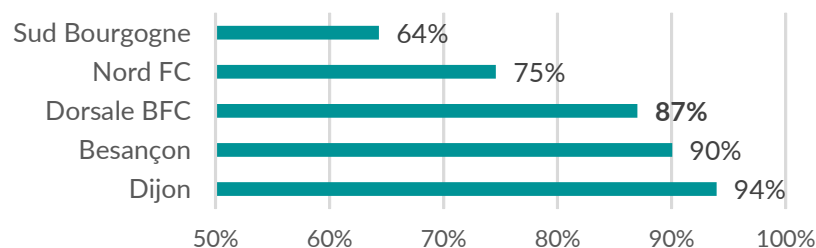
À noter que les flux sont modérés entre les deux plaques centrales, Dijon et Besançon.

La dorsale régionale se consolide avec ses ancrages externes, et notamment avec la métropole lyonnaise.

3.2.5. Les mobilités étudiantes

Champ : jeunes de 18 ans ou plus avec un diplôme supérieur validé supérieur au CAP, BEP

Part des étudiants qui résident et étudient dans la même plaque

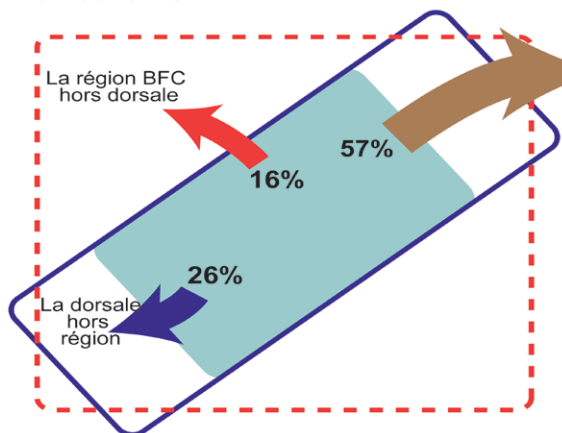


Note de lecture : 94 % des jeunes étudiants qui résident dans la plaque de Dijon y étudient. Il y a donc 6 % des étudiants de Dijon qui quittent ce territoire pour étudier.

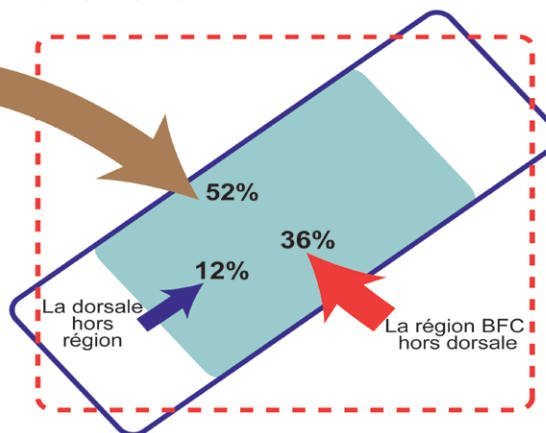
Source : INSEE 2017

Les mobilités étudiantes depuis et vers la dorsale régionale (source : INSEE 2017)

Flux sortants



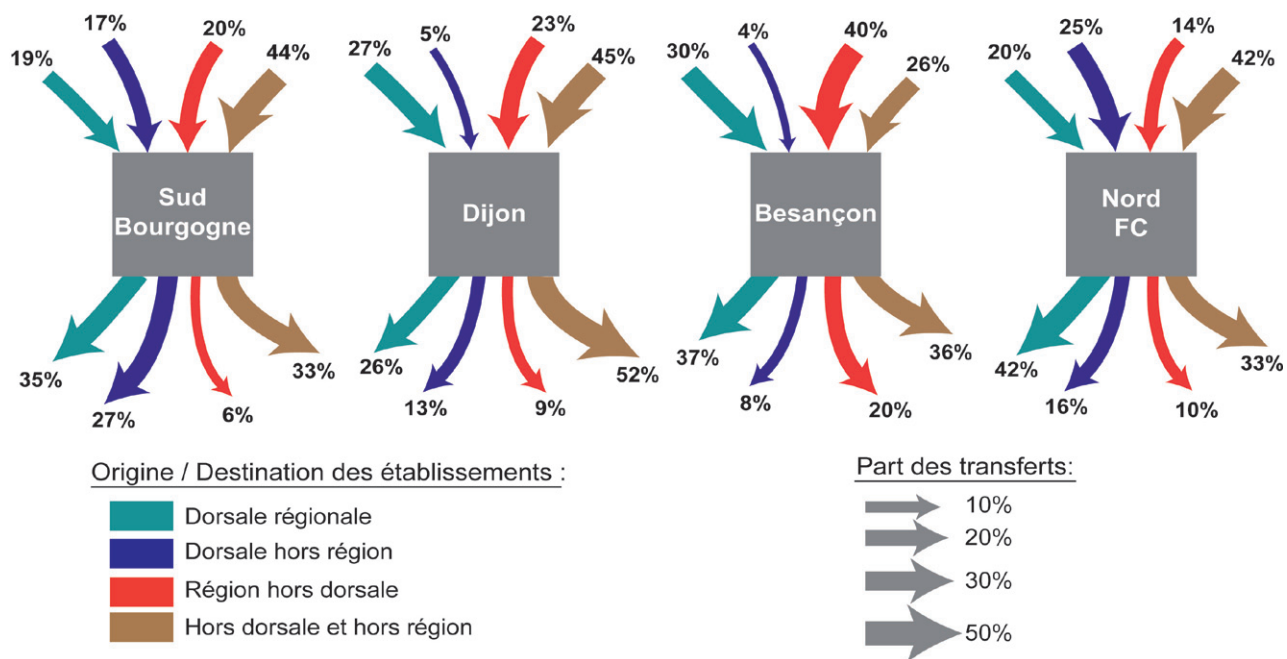
Flux entrants



Pour les mobilités étudiantes, Sud Bourgogne est la plaque davantage tournée vers l'extérieur. 36 % des étudiants la quittent pour étudier (6 % à Dijon).

Sur l'ensemble de la dorsale régionale, les flux sortants et entrants se différencient. 26 % des étudiants qui quittent la dorsale régionale se dirigent vers la dorsale hors région (plaques Lyon et Sud Alsace). A contrario, 12 % des jeunes qui viennent étudier dans la dorsale régionale sont originaires des deux plaques voisines. La dorsale régionale est plus attractive avec le reste de la Bourgogne-Franche-Comté. 36 % des jeunes qui viennent étudier dans la dorsale régionale y sont originaires alors que les départs vers le reste de la région ne représentent que 16 %. Il y a un solde positif de plus de 2 500 étudiants en faveur de la dorsale.

Les mouvements domicile-études selon l'origine et la destination (source : INSEE 2017)



Par plaque, il y a des logiques opposées. Dijon a des échanges plus importants hors dorsale et hors région, et notamment avec la région parisienne. Besançon possède plus de flux intra-régionaux, avec les autres plaques de la dorsale régionale, et aussi avec le reste de la Bourgogne-Franche-Comté, surtout pour les flux entrants.

Les deux plaques extrêmes (Sud Bourgogne et Nord Franche-Comté) ont des flux plus équilibrés entre origines et destinations, avec logiquement des relations plus fortes avec les deux plaques de la dorsale hors Bourgogne-Franche-Comté : Lyon et Sud Alsace.

3.2.6. Conclusion : l'indice de « dorsalité »

L'indice de dorsalité des 4 plaques de la dorsale régionale

Dorsalité Indice	Indice de dorsalité	dont indice de dorsalité interne (BFC)	dont indice de dorsalité externe hors BFC
Sud Bourgogne	3,51	1,94	1,57
Dijon	2,93	2,41	0,52
Besançon	2,72	2,34	0,38
Nord Franche-Comté	3,48	1,89	1,59

Source : INSEE, Traitement statistique : agences d'urbanisme de BFC

L'indice de dorsalité

L'indice de dorsalité mesure la part des flux sortants et entrants de la plaque avec le reste de la dorsale avec une distinction entre dorsalité interne (dorsale régionale) et dorsalité externe (dorsale hors région, c'est à dire avec les plaques de Lyon et Sud Alsace).

Cet indice a été constitué à partir des indicateurs analysés au cours de la partie 3.2 : les mobilités professionnelles, les transferts d'établissements, les liens sièges-établissements, les mobilités résidentielles et les mobilités étudiantes.

Il est calculé à partir d'une addition des parts (%) de flux entrants et sortants. Par exemple, pour l'indice de dorsalité interne de Dijon, le calcul est le suivant :

% flux vers dorsale BFC	Mob Pro		transferts etablis.		sieges établis.	Mob Res		Mob Etud		Indice dorsalite interne
	entr.	sort.	entr.	sort.		entr.	sort.	entr.	sort.	
Dijon	52%	+ 43%	+ 20%	+ 21%	+ 10%	+ 23%	+ 19%	+ 27%	+ 26%	=2,41

Les plaques de Besançon et Dijon ont un indice de dorsalité interne plus élevé que les plaques situées aux extrémités de la dorsale régionale. A l'inverse, l'indice de dorsalité externe est trois fois plus élevé pour les extrémités de la dorsale que pour les plaques centrales. Tandis que Dijon et Besançon fonctionnent l'une avec l'autre, la plaque Sud Bourgogne est surtout tournée vers la dorsale hors région (principalement vers le sud), comme la plaque Nord Franche-Comté, orientée vers l'Alsace.

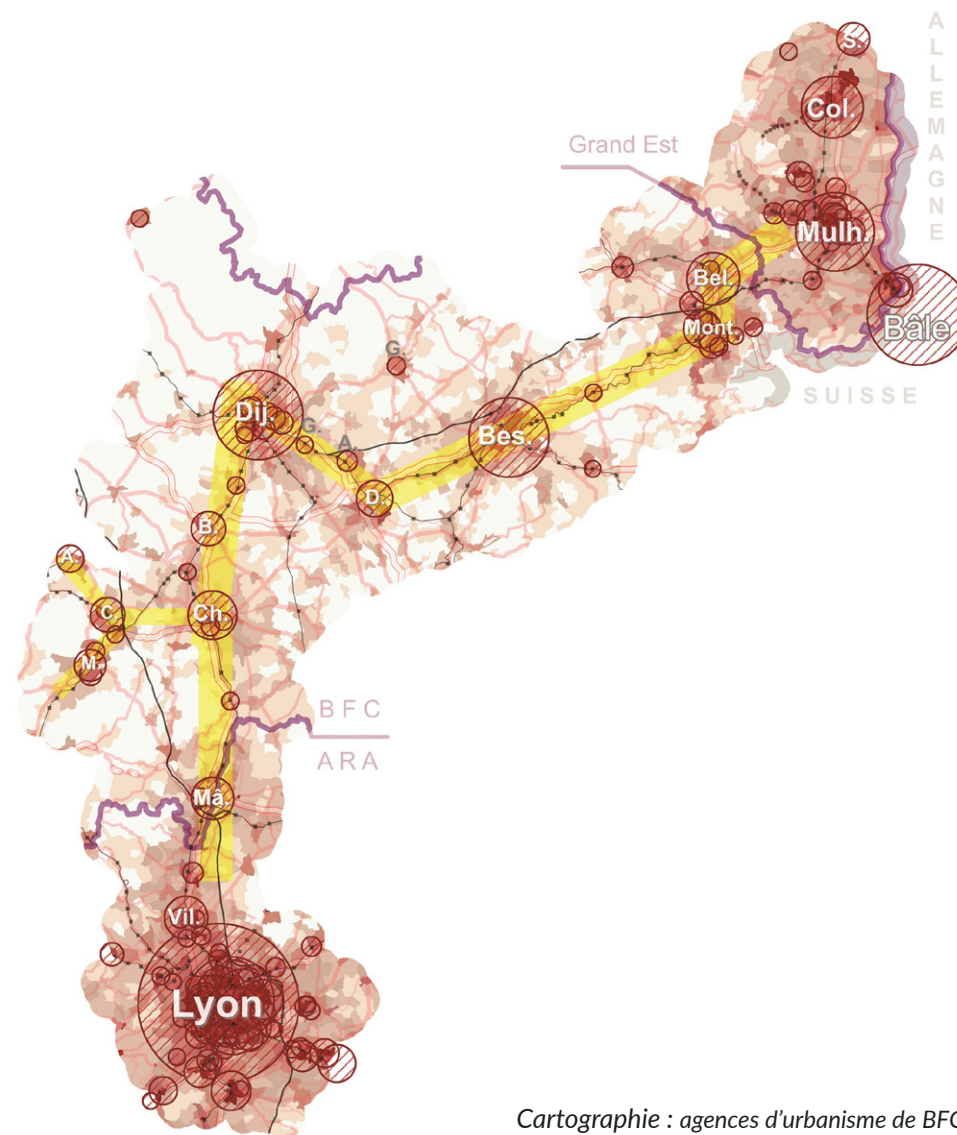
Ce sont ces deux plaques qui sont finalement les plus dorsalisées.

Conclusion

Depuis plus de vingt ans et surtout depuis la crise financière de 2008, la région Bourgogne-Franche-Comté a vu sa situation socioéconomique et démographique progressivement se dégrader : croissance démographique atone puis en déclin, solde migratoire structurellement négatif, baisse significative du produit intérieur brut (PIB), hausse du nombre de chômeurs, crise de l'industrie automobile et du secteur industriel dans son ensemble ainsi que de la construction, le tout accompagné d'un fort endettement des ménages et des collectivités.

La crise internationale financière de 2008 aura finalement accéléré le processus de désindustrialisation et de tertiarisation de l'économie régionale déjà engagé depuis le début des années 2000.

De par son maillage urbain et ses infrastructures de communication, la dorsale Rhin-Rhône concentre à ce jour plus de la moitié de la population régionale (59 %) ainsi que près des deux tiers des emplois régionaux (62 %). Plus qu'une armature urbaine, ce corridor représente l'axe dynamique régional qui allie populations jeunes et croissance démographique.



Cartographie : agences d'urbanisme de BFC

Dans le contexte actuel de crises sanitaires successives, l'axe Rhin-Rhône apparaît plus que jamais comme une colonne vertébrale régionale indispensable afin de faire face aux impacts/dégâts socioéconomiques attendus dans les prochaines années.

La Dorsale mérite d'être renforcée au niveau de son armature urbaine existante - via les réseaux de transport notamment - mais aussi de son tissu économique local. Il apparaît encore plus nécessaire à ce jour de consolider les écosystèmes déjà présents autour de l'agriculture, de l'industrie ou de la recherche et de développer également les postes à haute valeur ajoutée (information-communication, services aux entreprises, activités scientifiques dont biomédicales etc.) concentrés, quant à eux, dans les métropoles alentours (Paris, Lyon, Strasbourg, Bâle...).

Dans la stratégie de la région matérialisée dans le SRADDET, l'axe Rhin-Rhône est mis en avant dans la carte stratégique du schéma mais reste un motif mineur du document qui a dû avant tout répondre à un besoin d'unité de la nouvelle région.

Bibliographie

Études - Publications

Agences d'urbanisme de Bourgogne-Franche-Comté, *Les centralités régionales*, 2020

Agences d'urbanisme de Bourgogne-Franche-Comté, *Toile territoriale régionale. Armature fonctionnelle*, 2018

Agences d'urbanisme de Bourgogne-Franche-Comté, *Dynamiques territoriales. Typologie dynamique des bassins de vie*, 2017

Agences d'urbanisme de Bourgogne-Franche-Comté et Mulhouse, *Structuration métropolitaine de l'espace Rhin-Rhône*, 2012

Agences d'urbanisme de Bourgogne-Franche-Comté, *Dynamiques régionales. Grande vitesse, compétitivité, dimension européenne... quelles logiques de développement?*, 2010

Agences d'urbanisme de Bourgogne-Franche-Comté, *Identification des dynamiques régionales en cours et impact du TGV. Analyse globale*, 2009

Agences d'urbanisme de Bourgogne-Franche-Comté et Mulhouse, *Entre Rhin et Rhône, une métropole d'un autre type*, 2007

Ces études ont été conduites par le groupe des Agences d'urbanisme en partenariat avec trois partenaires : l'Association Métropole Rhin-Rhône, la Région Franche-Comté, et la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Peter Balazs, *North Sea-Mediterranean, European Commission*, June 2020

Commissariat général au développement durable, *Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015*, 2017

Cerema, *Description du système logistique en région Bourgogne-Franche-Comté*, 2018

Bourgogne-Franche-Comté, *SRADDET-BFC_V-Juin2020_1_Rapport d'objectifs INSEE BFC, 21 zones d'emploi 2020 en BFC, à l'économie spécialisée, diversifiée ou à dominante résidentielle*, Insee Analyses n°74, septembre 2020

INSEE BFC, *Franges de Bourgogne-Franche-Comté : des navetteurs souvent très attirés par les pôles d'emploi extérieurs*, Insee Analyses n°52, mars 2019

INSEE BFC, *Dans les franges de Bourgogne-Franche-Comté, 60 000 habitants travaillent en dehors de la région*, Insee Analyses n°40, septembre 2018

Autres documents

Antoine Bailly et Armand Frémont, *L'Europe et ses États Une géographie*, 2000
Raymond Woessner, *La métropole Rhin-Rhône. Vers l'émergence d'un territoire?*, 2008

Raymond Woessner, *L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône*, Annales de géographie, 2006

Raymond Woessner, *Le Rhin supérieur comme région de transport, nouvelles perspectives*, Bulletin de l'association des géographes français, 2011

Roger Brunet, *Risques de force de l'espace Européen*, Mappemonde n°66, 2002

Daniel Behar, Sacha Czertok et Xavier Desjardins, 2021, *Faire région, faire France Quand la région planifie*, 2021

DATAR, MIIAT, *Aménager la France de 2020 - Mettre les territoires en mouvement*, 2002

DATAR, France 2020, *Contribution de l'Etat, le Grand Est*, La Documentation française, 2002

Internet

Carte interactive des corridors européens : <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

Corridor européen Mer du Nord - Méditerranée : https://www.rfc-northsea-med.eu/sites/rfc2.eu/files/telechargements/Map_RFC_NSM_2020.pdf

Le projet de canal à grand gabarit entre le Rhône et le Rhin : un conflit sans fin entre ses promoteurs et ses opposants ? : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/canal-rhone-rhin-conflit>

Les réseaux transeuropéens de transport : relier pour intégrer ? : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/>



**Agence de Développement et
d'Urbanisme du Pays de Montbéliard**

8 avenue des Alliés
BP 98407
25200 Montbéliard
03 81 31 86 00
contact@adu-montbeliard.fr
www.adu-montbeliard.fr



**Agence d'urbanisme Besançon
centre franche-comté**

Hôtel Jouffroy
1, Rue du Grand Charmont
25000 Besançon
Tél. : 03 81 21 33 00
contact@audab.org
<https://www.audab.org>



**Agence d'Urbanisme du
Territoire de Belfort**

10 rue Aristide Briand
90000 Belfort
Tél : 03 84 46 51 51
contact@autb.fr
www.autb.fr



**Agence d'urbanisme
Sud Bourgogne**

Parc d'activités Coriolis
rue Evariste Galois
71210 TORCY
Tél : 03 85 73 09 50
ausb@ausb.org
www.ausb.org